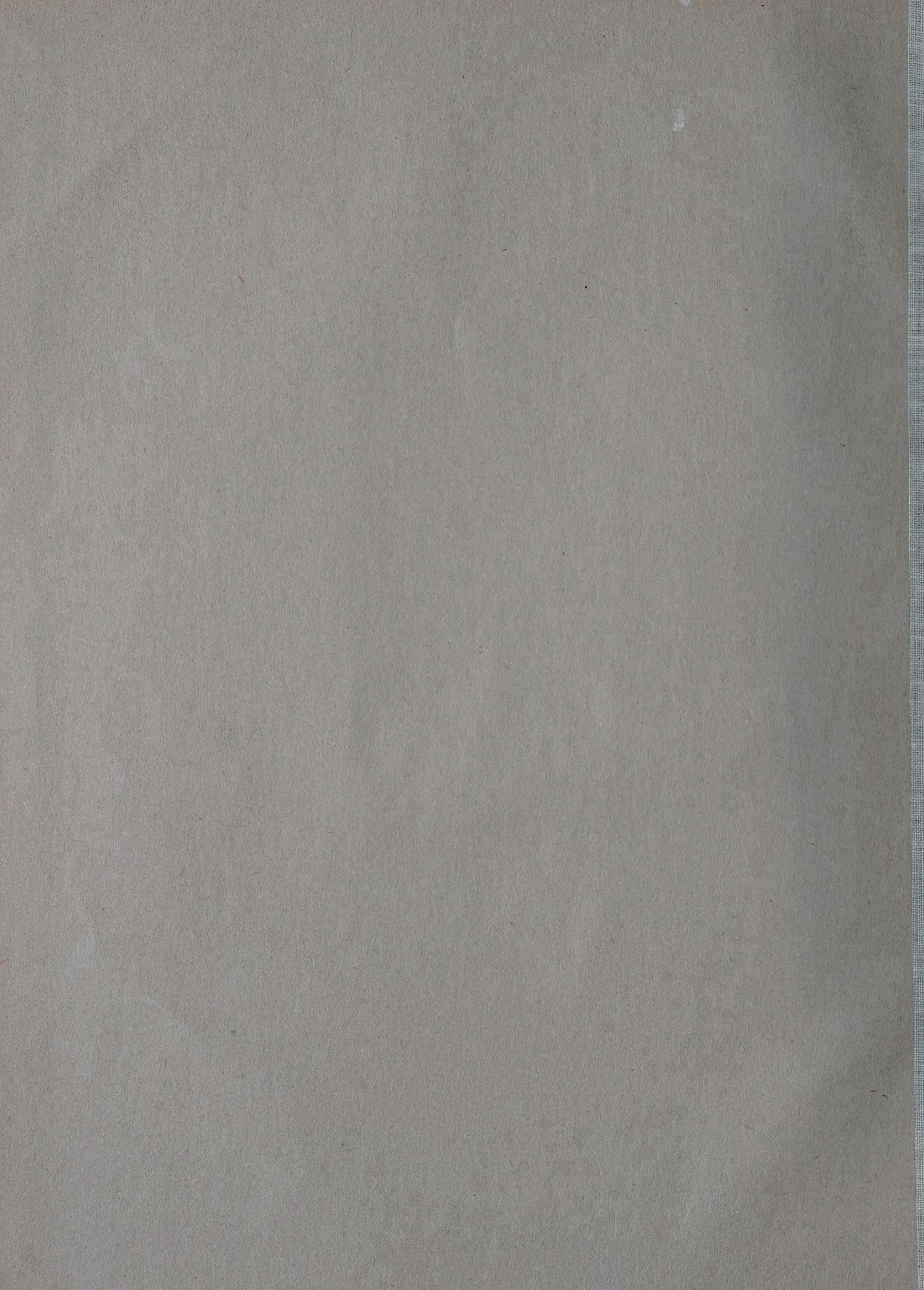
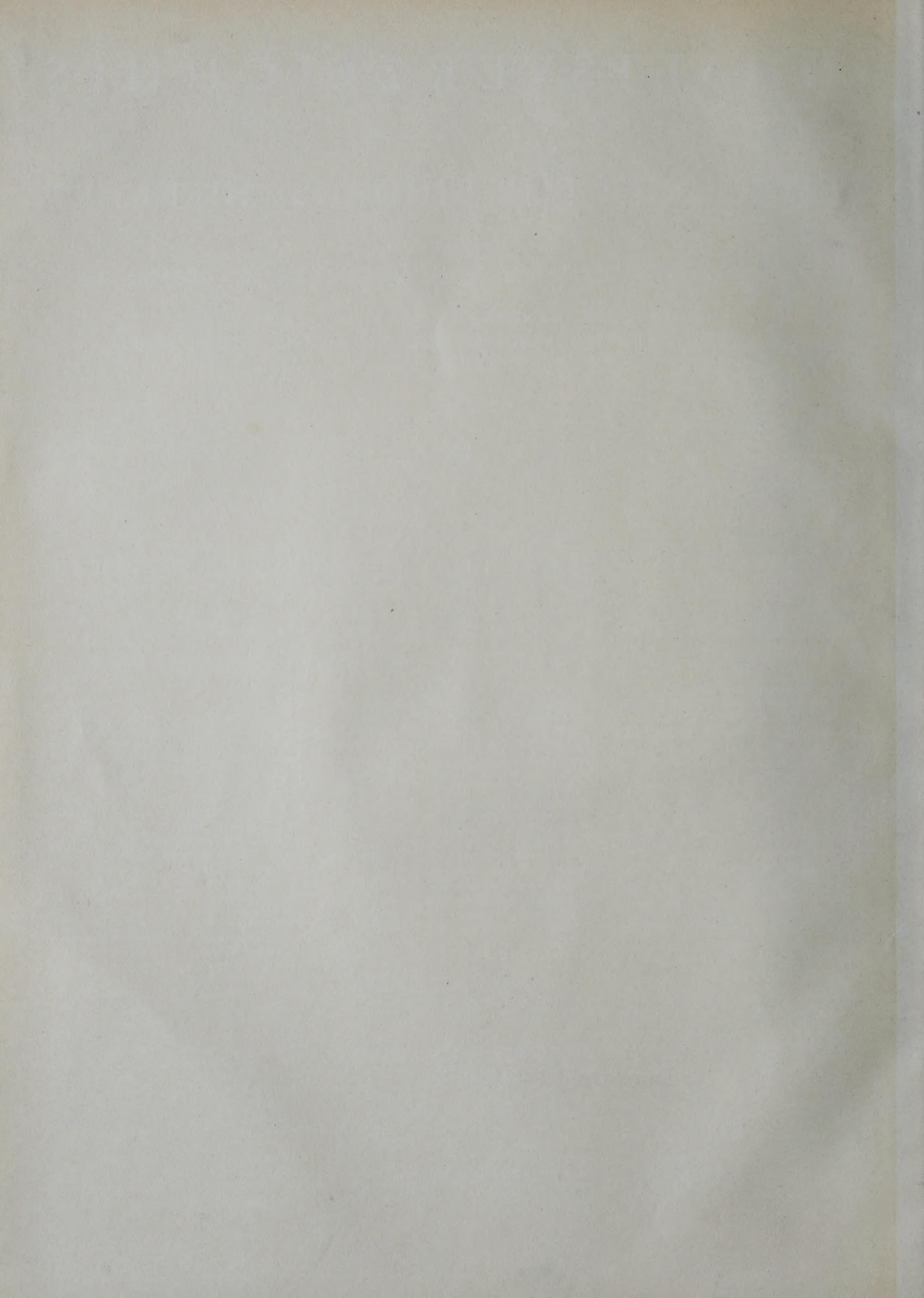










INHALTSVERZEICHNIS

DER

ZEITSCHRIFT FÜR BINNENSCHIFFAHRT

Herausgegeben vom

ZENTRALVEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V., BERLIN NW 40

VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
HAUPTSCHRIFTLEITER: SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40
HERWARTHSTRASSE 3a

XXXII. JAHRGANG 1925
(HEFT 1-12)

57. JAHRGANG
der „Mitteilungen des Zentralvereins"



SYSTEMATISCHES INHALTSVERZEICHNIS

VEREINSNACHRICHTEN

a. Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

b. Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt

c. Aus verwandten Vereinen

FLUSS- U. KANALSCHIFFAHRT IN DEUTSCHLAND

FLUSS- U. KANALSCHIFFAHRT IM AUSLAND SOWIE INTERNATIONALE FRAGEN

a. Allgemeines

b. Einzelne Länder

EISENBAHNFRAGEN

STEUERFRAGEN

BERICHTE ÜBER DIE VERKEHRSLAGE

VERSCHIEDENES

S O N S T I G E S

A U T O R E N V E R Z E I C H N I S

J A H R G A N G 1 9 2 5

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORG-WILHELMSTR. 24b

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 1
15. Januar

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln
Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, NW 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Noch zu besetzen.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund. Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die deutsche Binnenschiffahrt an der Jahreswende.

Unsicheren Schrittes ist die deutsche Wirtschaft in das alte Jahr eingetreten — mit der bangen Sorge, ob wohl nach den katastrophalen Geschehnissen der letzten 5 Jahre, die das Wirtschaftsleben Deutschlands bis in seine Grundfesten erschüttert hatten, die zu Ende des Jahres 1923 glücklich zustande gekommene Stabilisierung der Währung und allmählich sich bemerkbar machende Konsolidierung der wirtschaftlichen Verhältnisse von Bestand sein würden.

Die Ansichten waren geteilt — kein Wunder nach den trostlosen Erfahrungen der letzten Jahre. All das Traurige und Niederschmetternde, das dem deutschen Volke und seiner Wirtschaft das Unglücksjahr 1923 aufgebürdet hatte, lag eben noch zu nahe, um das Vertrauen auf den Beginn des großen Umstellungsprozesses erwecken, erhalten oder gar fördern zu können.

Mit Befriedigung läßt sich heute feststellen, daß das vergangene Jahr — zu einem Gutteil wenigstens — das gehalten hat, was sich vorsichtige Beurteiler des deutschen Wirtschaftslebens von ihm versprochen haben: Der Boden ist da, auf dem man bauen, der Weg ist geschaffen, auf dem man der Gesundung näher kommen kann.

Die wirtschaftliche Linie des verflossenen Jahres verläuft nicht gerade für alle Industrie- und Gewerbezweige der deutschen Wirtschaft. Leider wurde insbesondere die deutsche Binnenschiffahrt, die mit die schwersten Opfer des Krieges und der Nachkriegszeit getragen hat, auch von der „Sanierung" etwas allzu stiefmütterlich behandelt. Selbst im Rahmen der Binnenschiffahrt kann nicht jedes Stromgebiet mit demselben Gefühl der Beruhigung das Fazit des vergangenen Jahres ziehen — am wenigsten die deutsche Rheinschiffahrt.

Nicht genug, daß dieselbe infolge des Ruhrkampfes fast das ganze Jahr 1923 stillgelegen hatte, brachten die im April des Jahres 1924 abgeschlossenen Micumverträge, deren Zustandekommen übrigens erst den kriegsmäßigen Zustand auf dem Rhein beendete, der deutchen Rheinschiffahrt neue schwere Lasten, verschiedenen Gesellschaften sogar noch weitere Verluste an Schiffsraum. Erst nach dem auf Grund des Londoner Abkommens erfolgten Abschlusse von Verträgen (Oktober 1924) und nach Aufhebung der Binnenzollgrenze konnte die Rheinschiffahrt wieder einer ruhigeren Weiterentwicklung entgegensehen.

Doch auch die übrige deutsche Binnenschiffahrt war, wie bereits kurz erwähnt, in dem vergangenen Jahr nicht auf Rosen gebettet, und wenn es ihr gelungen ist, bei der noch allgemein anhaltenden Depression der gesamten Wirtschaftslage in ihrem Existenzkampfe gegen die Eisenbahn zu bestehen, so ist das zu einem großen Teil nur der tatkräftigen und rationellen Betriebsführung der einzelnen Unternehmungen zuzuschreiben, sowie dem glücklichen Umstande, daß nach der ungewöhnlich langen Frostperiode unter der die Schiffahrt in den ersten Monaten zu leiden hatte, die Wasserstands- und Witterungsverhältnisse fast bis zum Jahresschluß mit verhältnismäßig geringen Ausnahmen die Aufrechterhaltung der Betriebe ermöglichten.

Mit Befriedigung kann weiterhin festgestellt werden, daß das gute Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Schiffsbesatzungen nur in ganz seltenen Fällen zu Störungen des Arbeitsfriedens Veranlassung gab, wenn auch die von Zeit zu Zeit stattgefundenen Lohnerhöhungen eine erhebliche Belastung der Betriebe darstellten.

Schwer hatte die deutsche Binnenschiffahrt auch im vergangenen Jahre unter der Tarifpolitik der Reichsbahn zu leiden. Die Nachteile des Staffeltarifsystems mit seinen Frachtsätzen auf weite Entfernungen für die Binnenschiffahrt sind bekannt. Um diese Nachteile für den Wasserstraßenverkehr auszuschalten bezw. abzu-

schwächen und die Konkurrenzfähigkeit der Wasserstraßen gegenüber der Eisenbahn zu erhalten, führen die Fachorganisationen des Binnenschiffahrtsgewerbes schon seit Jahren den Kampf um die Einführung von Binnenumschlagstarifen. Die Berechtigung dieser Forderung und die Notwendigkeit ihrer Erfüllung sind bereits in genügendem Maße und schon seit langem von den maßgeblichen Körperschaften und Instanzen der deutschen Wirtschaft anerkannt — die ausschlaggebenden Instanzen der Eisenbahntarifpolitik sind immer noch nicht, auch nicht im vergangenen Jahre aus den Reden und Erwägungen herausgekommen —; jedenfalls sind die im Vorjahre nach langem Kampf zugestandenen wenigen Umschlagstarife erst ein Tropfen auf den heißen Stein. Obwohl heute, nachdem die Reichsbahn durch die Gründung der neuen Gesellschaft nach privatwirtschaftlichem Muster den Erwerbszweck betont, die volkswirtschaftlichen Belange der Tarifgestaltung wohl nicht mehr in dem Maße berücksichtigt und gewahrt werden können, wie es früher möglich gewesen wäre, erwartet die deutsche Binnenschiffahrt trotzdem, daß im neuen Jahre endlich einmal, wie der badische Finanzminister sich vor kurzer Zeit ausdrückte, „eine Politik auf dem Gebiete der Wasserumschlagstarife getrieben wird, die den Wasserstraßenverkehr nicht vollständig erdrosselt“ und den Interessen der gesamten deutschen Binnenschiffahrt gerecht wird.

Trotz alledem kann an der Schwelle des alten Jahres erfreulicherweise festgestellt werden, daß die in der vitalen Notwendigkeit, den gesamten Produktionsweg der Güter nach Möglichkeit zu verbilligen, begründete Forderung nach einer ausgiebigen Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes im vergangenen Jahre mehr denn je Gemeingut weiter an dem deutschen Wirtschaftsleben interessierter Kreise geworden ist. Das bezeugt nicht zuletzt die große Zahl der Kanalprojekte, die in den verflossenen Monaten noch bereichert wurde, das beweist vor allem das große Interesse, das sowohl von den Volksvertretern und Regierungen, als auch von den Kommunen und weiten Wirtschaftskreisen diesen Wasserstraßenprojekten in Wort und Tat entgegengebracht wird. Diese erfreuliche Tatsache bestärkt trotz aller gegenwärtigen widrigen Umstände die Ueberzeugung, daß die deutsche Binnenschiffahrt heute an der Schwelle einer verheißungsvollen Entwicklung steht.

Wohl hat es, wie schon in den letztvergangenen Jahren, so auch im Jahre 1924 nicht an Stimmen des ehemals feindlichen Auslandes gefehlt, die aus diesem Beweis ungebrochenen deutschen Unternehmungsgeistes die sicherlich unzutreffende Schlußfolgerung zogen, Deutschland müsse trotz des politischen und wirtschaftlichen Niederbruches noch über unbeschränkte Geldmittel verfügen, um sich den Luxus eines so weit verzweigten Wasserstraßennetzes zu leisten. Ganz abgesehen davon aber, daß alle diese Projekte dem Bestreben entsprungen sind, durch Ersparnis an Kohlen und Verbilligung des Produktionsweges die ungeheuren Lasten zu erleichtern, die das Diktat von Versailles mit seinen mannigfachen Auswirkungen uns aufgebürdet hat, ist die Befürchtung des Auslandes, die Kanalprojekte Deutschlands hätten den Zweck, Frankreich und Belgien aus dem Wirtschaftsdienste Mitteleuropas auszuschalten „de rejeter hors de l’Europe centrale et de son service économique la Hollande, la Belgique et la France“, wie ein französisches Blatt sich kürzlich ausdrückte, vollkommen unbegründet.

Leider gestattet unsere Finanznot für absehbare Zeiten nur die Ausführung der dringendsten Projekte und auch diese nur schrittweise. Drei große Wasserstraßenpläne sind es vor allem, die im vergangenen Jahre im Vordergrunde des Interesses standen und deren baldige Fertigstellung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel betrieben wurde:

1. Die Vollendung des im Jahre 1905 in Angriff genommenen und 1915/16 bis Hannover durchgeführten Mittellandkanals in seinem letzten Stück von Hannover bis Magdeburg.

2. Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße von Aschaffenburg über Nürnberg—Regensburg nach Passau.

3. Die Neckar-Donau-Wasserstraße von Mannheim über Stuttgart nach der Donau bei Ulm.

Die gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen, die die Ausführung der beiden letztgenannten Schiffahrtsstraßen und die Ausnutzung der sich hierbei ergebenden Wasserkraft übernommen haben, die Neckar A.-G. in Stuttgart und die Rhein-Main-Donau A.-G. in München, haben im vergangenen Jahre durch rastlose Arbeit die geplanten Wasserstraßen ein gutes Stück der Vollendung näher bringen können. Eng mit dem Ausbau des Mittellandkanals hängt die Kanalisierung der Saale und die Verwirklichung des Elster-Saale-Kanalprojekts zusammen, die im vergangenen Jahre vor allem durch die zu ihrer Förderung ins Leben gerufenen Interessenverbände, den Saale-Kanalbauverein und den Elster-Saale-Kanalbauverein durch Wort und Schrift eifrig propagiert wurden, sowie der Ausbau des Plauer- und Ihle-Kanals, welche die Fortsetzung des Mittellandkanals nach Berlin und dem Osten bilden werden zur Großschiffahrtsstraße, der in den vergangenen Monaten erfreuliche Fortschritte machte.

Von den am Bau des Ottmachauer Staubeckens interessierten Kreisen der Oderschiffahrt wurden eifrige Vorarbeiten geleistet, um die Finanzierung dieses für die Oderschiffahrt zur Lebensnotwendigkeit gewordenen Projektes zu ermöglichen und die baldige Inangriffnahme des Planes zu gewährleisten.

Die Ausgestaltung des Klodnitz-Kanals, der zurzeit nur das Befahren mit 150 t-Kähnen zuläßt, zum Großschiffahrtsweg, ein Projekt, das schon vor dem Kriege erörtert worden ist und das neben der Fortsetzung der Oderkanalisierung, der Anlegung von Seitenkanälen und dem Bau des Ottmachauer Staubeckens zu den hervorragenden Zielen der Oderschiffahrtsinteressenten gehört, ist im letzten Jahre des öfteren in die öffentliche Debatte gezogen worden und bereits Gegenstand von Besprechungen zwischen den einschlägigen Behörden und Vertretern der oberschlesischen Schiffahrtskreise gewesen.

Am 1. Oktober 1924 konnte die erste Strecke des Küstenkanals, einer Verbindung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes mit den Weser- und Nordseehäfen, und zwar der Durchstich durch den Buschhagen bei Oldenburg der Schiffahrt übergeben werden. Durch die am gleichen Tage erfolgte Inangriffnahme der Arbeiten für das restliche Stück bis zum Dortmund-Ems-Kanal ist der Bau des Küstenkanals nunmehr gesichert.

Auch der Ems-Kanalverein, der die Schaffung eines leistungsfähigen Wasserweges vom rheinisch-westfälischen Industriebezirk nach den Seehäfen der Weser und Ems zu seinen Hauptaufgaben gemacht hat, hat im vergangenen Jahre eine reiche Tätigkeit entfaltet.

Die Kanalverwaltung des Dortmund-Ems-Kanals, der bekanntlich einen Teil der Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach Emden und der Weser bezw. Hannover-Magdeburg—Berlin bildet und der im vergangenen August auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken konnte, hat vor kurzem den Bau eines Entlastungskanales (zwischen Datteln und Lüdinghausen) ins Auge gefaßt. Die Verbindung der Weser, des einzigen von der Internationalisierung verschont gebliebenen deutschen Stromes, mit dem Main durch den Weser-Main-Kanal, der Ausbau der Weser, die Schiffbarmachung der Plöne, eines rechten Nebenflusses der Oder, die Herstellung eines Stichkanals zur Verbindung von Hildesheim mit dem Mittellandkanal, der Ausbau des Hildesheimer Hafens usw., das sind alles Projekte, die im vergangenen Jahre, wenn auch teilweise nicht erst aufgestellt, so doch eifrigst gefördert wurden aus der Erkenntnis heraus, daß die Binnenschiffahrt heute mehr denn

je ein unentbehrliches Glied der deutschen Volkswirtschaft darstellt, und daß nur durch den planmäßig fortschreitenden Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes diese in den Stand gesetzt werden, die ihnen in der deutschen Verkehrswirtschaft zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen.

Auch in dieser Hinsicht wird die Reichsbahn in nächster Zeit vor entscheidende Fragen gestellt werden, die sie nicht nur vom Rentabilitätsstandpunkt ihres Unternehmens auslösen hann. Sollte nämlich die Reichsbahn dazu übergehen, durch ihr bereits oben geschildertes Tarifsystem alle erreichbaren Güter von den Wasserstraßen weg auf den Bahnweg zu ziehen, so würden die Projekte des Ausbaues der deutschen Wasserstraßen, die nach dem Kriege in so erfreulichem Maße hervorgetreten sind, von vornherein äußerst erschwert, in manchen Fällen, wenn nämlich die Wasserstraße nur Verkehrsweg und nicht mit Kraftquelle ist, vielleicht ganz hintangehalten werden. Im Interesse der deutschen Volkswirtschaft muß dies aber unter allen Umständen vermieden werden.

Ein Rückblick auf die Gestaltung der Binnenschifffahrts- und Wasserstraßenverhältnisse im vergangenen Jahre wäre unvollständig, wollte man hierbei nicht auch der Organisationen der deutschen Binnenschiffahrt und ihrer Arbeit gedenken. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, daß dieselben in rastloser Arbeit stets der ihnen gesteckten hohen Aufgabe gerecht geworden sind, die Interessen der deutschen Binnenschiffahrt in wirtschaftspolitischer wie in sozialpolitischer Hinsicht zu wahren.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, der in den verflossenen Monaten auf das 55. Jahr seines Bestehens zurückblicken konnte, hat in erweitertem Umfange seine für die deutsche Volks- ung Verkehrswirtschaft segensreiche Tätigkeit als bahnbrechender Pionier des deutschen Binnenschiffahrtsgedankens wieder aufgenommen.

Der aus dem Schoße des Zentralvereins hervorgegangene Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat als Gewerbevertretung der deutschen Binnenschiffahrt gar oft Gelegenheit gehabt, die Interessen der von ihm vertretenen praktischen Schiffahrt den Zentralbehörden gegenüber in der nachhaltigsten Weise zu vertreten.

Der im Jahre 1899 gegründete Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe, die Vertretung der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmer in den Fragen der Sozialpolitik, der seit Beginn des vergangenen Jubiläumsjahres die Arbeitgeber der Binnenschiffahrt aller deutschen Stromgebiete in sich vereinigt, tritt gefestigt in das neue Jahr, mit dem aufrichtigen Wollen, mitzuarbeiten an der Gesundung unserer deutshen Wirtschaft und Sozialpolitik.

Große und schwere Aufgaben harren der Organisationen im neuen Jahre. Zu ihrer erfolgreichen Lösung bedarf es der Mitarbeit aller an dem Wohl und Wehe der deutschen Binnenschiffahrt interessierten Kreise, der Mitarbeit und des Vertrauens zu ihren berufenen Führern.

Möge das neue Jahr ein Jahr fortschreitender Gesundung und Festigung für unser so schwer geprüftes Vaterland sein, möge es ein Jahr erfolgreicher Arbeit für die deutsche Wirtschaft und somit auch für die deutsche Binnenschiffahrt sein.

Wir sehen auf dem Wege, der vor uns liegt — trotz aller widrigen Umstände außen- und innenpolitischer Natur, die die Bahn gegenwärtig noch verdunkeln, das Licht des Wiederaufbaues und des Fortschrittes, und wir wären glücklich, am Ende dieses Weges, zu Beginn des Jahres 1926, hier an dieser Stelle mit aufrichtiger Ueberzeugung sagen zu können: Wir wurden nicht enttäuscht.

Aus dem Binnenschiffahrtswesen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von Dr. Ernst Esch, Köln.

Aus der geschichtlichen Entwicklung des Fluß- und Kanalverkehrs in den Vereinigten Staaten. — Die Gründe des Verkehrsrückganges seit der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Im Gloeckner-Verlag Leipzig erscheint demnächst als erstes Ergebnis der Studienreise des Direktors des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Dr. Ernst Esch, eine Abhandlung über „Die Binnenschiffahrt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika". Der Verfasser hat uns mit Genehmigung des Gloeckner-Verlages nachfolgenden Abschnitt seiner Arbeit zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Die Schriftleitung.

Die Geschichte der Wasserstraßen der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist so alt wie die Verkehrsgeschichte des Landes. Die Entwicklung des Verkehrswesens in den Vereinigten Staaten ging einen andern Weg als in den Ländern Europas, wo lange vor der Ausnutzung der Wasserstraßen als Transportwege und der Anlage künstlicher Wasserstraßen ausgezeichnete, Länder verbindende Landstraßen einen hochentwickelten Verkehr ermöglichten. Der Bau von Landstraßen wurde in Amerika in früheren Zeiten als zwecklos betrachtet, man scheute vor den technischen Schwierigkeiten der Anlage und Unterhaltung von Straßen in den ungeheuren, zum Teil unwegsamen Gebieten des Landes zurück. Die wenigen vorhandenen Straßen waren in schlechtem Zustande, ihre Benutzung daher unwirtschaftlich. Als erstes natürliches Verkehrsmittel wurde der Wasserweg benutzt.

George Washington wird als erster Förderer des Wasserstraßenverkehrs bezeichnet. In seiner Eigenschaft als Landmesser und Ingenieur kam er weit ins Land, lernte die Flußsysteme und die durch sie gegebenen Möglichkeiten kennen, Transporte billig auszuführen. Gleichzeitig erkannte er, daß die natürlichen Stromverhältnisse eingehender Verbesserungen bedurften, um sie dienstbar zu machen, daß künstliche Anlagen die verschiedenen Stromsysteme und das Innere des Landes mit dem Meere verbinden mußten, wenn die Wasserwege die ihnen von der Natur zugewiesene Aufgabe erfüllen sollten. Nachdem er vergeblich die Herstellung eines Wasserweges zwischen dem Chesapeake und dem Ohio angestrebt hatte, richtete er sein Hauptaugenmerk auf den Staat Newyork und unterstützte, als er nach dem Unabhängigkeitskriege an die Spitze des Landes gelangt war, alle Bestrebungen, die auf den Ausbau der vorhandenen Wasserwege hinzielten.

Den ersten praktischen Versuch unternahmen zwei 1792 gegründete Gesellschaften, von denen die „Western Inland Lock Navigation Company" die Arbeiten für einen Kanalbau zwischen dem oberen Mohawk und dessen Einfluß in den Ontario-See in Angriff nahm, einige kleine Kanäle baute, aber keinen erfolgreichen Kanalverkehr entwickeln konnte, sodaß sie 1808 ihren Besitz an den Staat übertrug. Auch die Ziele der zweiten Gesellschaft, der „Northern Inland Lock Navigation Company" waren nicht weit genug gesteckt. Sie erstrebte die Verbindung des Hudson mit dem Champlain-See, richtete auch einen Güterverkehr auf dem Hudson ein, wodurch aber dem Bedürfnis, einen Transportweg von dem Westen nach dem Osten zu öffnen, um vor allem den Farm-Produkten des Westens einen billigen Weg zu den Märkten des Ostens

zu erschließen, nicht Genüge geschehen konnte, da keine Verbindung des Hudson-Flusses und damit Newyorks mit den an den großen Seen liegenden Produktions- und Umschlagsstätten gegeben war. Auf diese Verbindung richteten sich nunmehr die Bestrebungen der interessierten Kreise, besonders seit dem Jahre 1808 eines Mitgliedes der gesetzgebenden Körperschaft des Staates Newyork, und sie erreichten, daß der Staat Newyork im Jahre 1817 den Bau eines Kanals beschloß, nach dem See, zu dem er hinführte, Erie-Kanal genannt. Am 6. Oktober 1825 wurde der Eriekanal eröffnet und damit die erste Verbindung der Großen Seen mit dem Atlantischen Ozean hergestellt.

Dem Beispiele des Staates Newyork in der Anlage von Wasserstraßen folgte der Staat Ohio. Im Jahre 1832 wurden zwei durch den Staat führende Kanallinien eröffnet, von Cleveland am Eriesee nach Portsmouth am Ohio, der Ohio-Kanal, und von Toledo am Eriesee nach Cincinnati am Ohio, der Miami-Kanal. Obwohl diese Kanäle nur für 30 t Kähne fahrbar waren, bewältigten sie bis zum Bau der Eisenbahnen einen großen Verkehr, da sie als erstes Verkehrsmittel für den Transport von Massengütern einem dringenden Bedürfnisse abhalfen. Nach dem Aufkommen der Eisenbahnen ging es ihnen wie den übrigen Wasserstraßen der Vereinigten Staaten mit Ausnahme der großen Seen, sie gingen in ihrer Bedeutung immer mehr zurück, bis schließlich nach 1856 die Einnahmen die Ausgaben nicht mehr deckten. Da der Staat ihnen kein besonderes Interesse mehr zuwandte, konnten sie auch in der Folge der Konkurrenz der Eisenbahnen nicht begegnen und sind aufgegeben worden.

Als dritter Staat begann Indiana den Kanalbau und vollendete 1855 eine Verbindung des Miamikanals mit der Stadt Evansville, die aber durch die Eisenbahnen in ihrer Bedeutung verdrängt wurde.

Eine Privatgesellschaft baute im Staate Illinois einen Kanal von Chikago am Michigansee bis zum Anfangspunkt der Schiffahrt auf dem Illinoisfluß und übertrug 1871 den Kanal an den Staat Illinois. Auch dieser Kanal hat den größten Teil seiner Transporte an die Eisenbahn abgeben müssen, wenn er auch eine gewisse Bedeutung als Transportweg beibehalten hat.

Die in den Staaten Ohio, Indiana und Illinois gebauten Kanäle dienten vorzugsweise dem Getreideverkehr.

In der Folgezeit nahm sich der private Unternehmungsgeist der Errichtung von Wasserstraßen an, insbesondere um das Steinkohlengebiet des Alleghany-Gebirges mit der atlantischen Küste zu verbinden. Die Eigentümer der Kohlenbergwerke wurden Erbauer und Eigentümer der Kanäle und später der Eisenbahnen, welche zum Abtransport der Kohle dienten. Eine der wichtigsten Unternehmungen war die Herstellung einer Verbindung des Delaware-Flusses mit dem Hafen von Newyork durch den Delaware-Raritan-Kanal, der auch nach dem Emporkommen der Eisenbahnen seine Bedeutung im wesentlichen behielt. Ihren Zweck als Kohlen-Transportwege konnten andere Kanäle, die in Pennsylvania errichtet waren, gegenüber den Eisenbahnen nicht behaupten. Die unter Aufwendung großer Mittel in Angriff genommenen Kanäle, wie der Chesapeake-Ohio-Kanal und der James-Kanawha-Kanal, blieben unvollendet.

Die Blütezeit der Flüsse und Kanäle dauerte bis zum Jahre 1856. Bis zu diesem Zeitpunkte nahmen die Transporte stetig zu. Im Jahre 1837 wurden auf dem Wasserwege 1 250 000 Tonnen Güter befördert, 1847 3 000 000 Tonnen, 1856 4 112 000 Tonnen. („Early History of our Inland Waterways", The Congressionel Digest, Washington D. C., September 1924; Jeans, J. Stephen, „Waterways and Water Transport", 1890.)

Im Jahre 1857 setzte der Abstieg ein, es wurden nur 3 344 000 Tonnen befördert. Der Rückgang hing mit der Entwicklung der Eisenbahnen zusammen, welche sich bis zum Jahre 1851 infolge staatlicher Maßnahmen und staatlicher Begünstigung der Wasserstraßen nicht frei entfalten konnten. Als 1851 die eisenbahnfeindliche Gesetzgebung beseitigt wurde, setzte ein scharfer Konkurrenzkampf der Eisenbahnen mit den Wasserstraßen ein, der bereits 1857 zu ungunsten der Wasserstraßen endete.

Die Methoden dieses Kampfes auf Seiten der Eisenbahnen waren dieselben, wie sie heute noch im Gebrauch sind. Es waren nicht die natürlichen Vorzüge der Eisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen, welche in erster Linie ins Feld geführt wurden, sondern man griff darüber hinaus zu unlauteren, einer gesunden Verkehrsentwicklung widersprechenden Maßnahmen. Um den Verkehr an sich zu ziehen, gingen die Eisenbahnen in den Jahreszeiten, in denen der Wasserverkehr blühte, in ihren Frachtsätzen weit unter die Frachtraten der Wasserstraßen und damit unter ihre Selbstkosten. Sobald die Wasserstraßen infolge Naturereignissen, Niederwasser, Hochwasser oder Eisgang keine Transporte mehr ausführen konnten, gingen die Eisenbahnen in den Frachtsätzen so hoch, daß sie ihren Verlust wieder einholten. Diese, die Wirtschaft des Landes schwer schädigende Tarifpolitik der Eisenbahnen wurde durch die Gesetzgebung im Jahre 1887 und durch die Novelle zu diesem Gesetz vom Jahre 1910 eingeschränkt.

Der Ratenkampf hat aber bis zur Gegenwart trotz der Novelle nicht aufgehört, zumal die Interstate Commerce Commission die Eisenbahnen nach Möglichkeit schützte. Ein treffendes Beispiel bot im Frühjahr 1922 die Eisenbahn zwischen Minneapolis und St. Louis. Die Eisenbahn hatte in Erfahrung gebracht, daß die Mississippi Federal Barge Line im April 1922 einen Dienst zwischen Minneapolis und St. Louis einrichten wollte. Sofort setzte sie mit Genehmigung der Interstate Commerce Commission eine Frachtrate in der ersten Gruppe von 1,06½ Dollar per 100 Pfd. über eine Entfernung von 586 Meilen zwischen Minneapolis und St. Louis fest, während der Frachtsatz zwischen Minneapolis und Kansas City trotz ungünstiger Geländeverhältnisse für eine Entfernung von nur 500 Meilen 1,44 Dollar betrug.

Bei verbundenen Eisenbahn- und Wasserfrachtraten wahrt die Eisenbahn regelmäßig ihren Vorteil zu Ungunsten des Wasserverkehrs. So betrug 1922 die Gesamtfracht eines Gutes der ersten Klasse von St. Louis bis Bayless in Arkansas 1,55½ Dollar per 100 Pfund. Die Eisenbahn verlangte für ihre 74 Meilen lange Strecke 88½ Cent von der Fracht, während die Schiffslinie nur 67 Cent für 306 Meilen erhielt.

Ein zweites Mittel, die Konkurrenz der Wasserstraßen zu beseitigen, war, bestimmte Kanäle aus Privatbesitz zu erwerben und sie still zu legen oder aber nach eigenem Gutdünken zu verwenden. Es war dies dieselbe Methode, wie sie heute noch im amerikanischen Wirtschaftsleben im Gebrauch ist, indem die Konkurrenz durch Ankauf der betreffenden Unternehmungen oder neuer Erfindungen lahmgelegt wird, wie dies besonders im Verkehrsleben zu beobachten ist. Aus jüngster Zeit sind Fälle bekannt geworden, daß sowohl die Eisenbahn-, Kraftverkehr- wie Radiounternehmungen neue Erfindungen, die ihre Konkurrenzfähigkeit bedrohten, erwarben, nicht um sie als Verkehrsfortschritt zu verwenden, sondern um sie bis zu dem Zeitpunkte verschwinden zu lassen, in dem sie von dem Unternehmen selbst mit Nutzen verwandt werden können. Die sofortige Verwendung verhindert der konservative Geist, der in Amerika in allen Dingen herrcht, auch in der Wirtschaft. Neuerungen werden nur dann eingeführt, wenn sie entweder viel Geld versprechen, oder aber durch die Konkurrenz notwendig geworden sind. Es ist beispielsweise auffallend, daß die Fordwagen der letzten Jahre so wenig Form- oder sonstige Veränderungen aufweisen. Das Prinzip Fords ist, dieselben Typen so lange zu bauen, wie sie Absatz finden, also so lange ihn nicht das

Publikum oder die Konkurrenz zu Aenderungen zwingt. Genau so verhält es sich in der Schiffsbau-Industrie. Nicht dringend notwendige Veränderungen einer technischen Sache erfordern neue Maschinen und Betriebsumstellungen, also Einrichtungen, welche die massenweise Serienherstellung eine Zeit lang stören und dadurch den Preis beeinflussen.

Wenn es den Eisenbahnen nicht gelang, die Wasserstraßen zu erwerben, so wurden sie auf lange Zeit gepachtet. Die während der Pachtung beobachteten Methoden waren dieselben wie beim Erwerb.

Kleinere Mittel, aber nicht weniger wirksam, bestanden darin, daß die Eisenbahnen ihre Linien nicht bis ans Ufer der Flüsse und Kanäle legten, und so die Umladung auf das Schiff entweder unmöglich machten oder doch erschwerten. Sie gestatteten der Schiffahrt nicht, ihre an wichtigen Punkten der Verkehrslinien errichteten Lagerhäuser und Umschlagsvorrichtungen zu benutzen; sie wußten sich die Kontrolle über die Verkehrsendpunkte, Terminals, und damit die praktische Ausschließung der Schiffahrt von der Benutzung der Terminals zu verschaffen; sie kauften Schiffahrtslinien und legten sie still oder betrieben sie selbst. Dem dringenden Wunsch von Industrie und Handel, in Verbindung mit der Schiffahrt Durchfrachtraten zu erstellen, kamen sie nicht nach, sondern lehnten jede Verhandlung mit der Schiffahrt ab. An günstigen Stellen der Flüsse und Kanäle, welche die Schiffahrtsgesellschaften für die Anlage von Häfen, Terminals oder Umschlagseinrichtungen hätten benutzen können, kauften die Eisenbahnen das Ufergelände an, um dadurch die Absicht der Schiffahrt unmöglich zu machen.

Der Konkurrenzkampf wurde den Eisenbahnen leicht gemacht durch die mangelhafte Organisation der Schifffahrttreibenden in den Vereinigten Staaten, sowie durch die Rückständigkeit im Schiffsmaterial, welche bis heute noch nicht beseitigt ist. Nur zögernd gingen die Schiffahrtskreise an die Anpassung ihrer Schiffe an die neuen technischen Erfindungen heran, waren auch zu ängstlich, in der Zahl und Größe ihrer Schiffe den wachsenden Bedürfnissen der Industrie Rechnung zu tragen. Der Grund zu dieser Tatsache liegt darin, daß in den Vereinigten Staaten sich das Privatkapital an der Binnenschiffahrt bisher noch in verhältnismäßig geringem Umfange beteiligt hat, daß die Schiffahrtsgesellschaften mit dem Bau neuer Schiffe zurückhalten, bis der Ausbau der Wasserstraßen eine geregelte und sichere Schiffahrt ermöglicht, daß ferner sich noch keine Organisatoren gefunden haben, welche alle am Wasserverkehr interessierten Kreise zu einer großzügigen Unterstützung einer Binnenwasserstraßen-Politik vereinigen würden.

Die von W i l d a in seiner Uebersicht über die Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten und Kanadas (Weltwirtschaftliches Archiv, 8. Band, S. 87) als Mitursache des Rückganges der Wasserstraßen erwähnte Tatsache, daß sich in der Union kein Schifferstand entwickelt habe, wie er in Deutschland seit Jahrhunderten bestehe, da in den Vereinigten Staaten der Beruf schneller gewechselt werde, ist als Erscheinung richtig, aber in der Ursache weniger auf die mangelnde Seßhaftigkeit im Berufsleben zurückzuführen, als auf die erwähnten Konkurrenzverhältnisse und daher unsicheren Verdienstmöglichkeiten. Würde der amerikanische Schiffer in der Schiffahrt sichere Verdienstmöglichkeit sehen, so würde er bei dem Beruf verbleiben. Der amerikanische Wirtschaftler ist auch in der Festhaltung an dem erwählten Berufe konservativ. Auch diese Tatsachen wirken in der Gegenwart weiter.

Im Jahre 1880 brach für die Wasserstraßen eine bessere Zeit an, als die bis dahin für die Benutzung der Wasserwege erhobenen hohen Gebühren abgeschafft wurden, insbesondere auch die Schiffahrtsgesellschaften sich auf sich selbst besannen und nicht alles Heil vom Staate erhofften, sondern versuchten, durch wirtschaftlichere Betriebsführung und vermehrte Verwendung der rationellen Dampfkraft gegenüber den Eisenbahnen konkurrenzfähiger zu werden.

Die Entwicklung hat jedoch nicht zu einer dauernden Gesundung des Verkehrs auf den Flüssen und Kanälen geführt, wenn auch ein Ansatz zur Besserung zu merken ist. Der Binnenwasserverkehr in den Vereinigten Staaten leidet mit Ausnahme des Verkehrs auf den Großen Seen noch unter dem Mangel der Einheitlichkeit und dem Fehlen organisatorischer Zusammenfassung, entwickelter Betriebsführung und der Konkurrenz der Eisenbahnen.

Auf diese Frage wird näher an anderen Stellen eingegangen werden, ebenso auf die Geschichte des Verkehrs auf den Großen Seen des Zusammenhanges wegen in dem entsprechenden Abschnitte, (vgl. die obenerwähnte Schrift des Verfassers über „Die Binnenschiffahrt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“).

Die Ausbaupläne der Wasserstraßen in den Vereinigten Staaten.

Trotz der großen Aufwendungen seitens der Regierungen der Vereinigten Staaten und der Einzelstaaten für die Verbesserung der Inlandwasserstraßen ist noch keine Einheitlichkeit des Wasserstraßennetzes erreicht. Nicht nur, daß die wichtigen Flußsysteme des Mississippi und des Ohio in ihrem ganzen Lauf noch nicht gleichmäßig schiffbar sind, auch die Verbindung der gewaltigen Flüsse des Mississippitales mit der atlantischen Küste, dem Golf von Mexiko und den Großen Seen ist, wenn auch vorhanden, so doch für Schiffe von wirtschaftlichem Ausmaße nicht benutzbar. Insbesondere genügt die vorhandene Verbindung zwischen den Großen Seen und dem Mississippigebiet, der Chicago Drainage-Kanal, Hennepin- und Illinois-Kanal den Schiffahrtsbedürfnissen nicht. Eine für große Kähne fahrbare Verbindung des Ohio mit dem Eriesee fehlt. Die im Jahre 1890 noch benutzten Verbindungen der Kanäle vom Wisconsinfluß zum Foxfluß und dem Michigansee, des Kanals vom Wabashfluß zum Eriesee bei Toledo, vom Ohio bei Cincinati zum Eriesee bei Toledo, vom Ohio bei Portsmouth zum Eriesee bei Cleveland sind für einen wirtschaftlichen Verkehr untauglich.

Auf die Herstellung der fehlenden Verbindungen der Wasserstraßensysteme richten sich die Bemühungen der Anhänger des Wasserstraßenverkehrs, heftig bekämpft von ihren Gegnern. Die Gegner haben aber nicht vermocht, die Aufstellung einer Anzahl neuer W a s s e r - s t r a ß e n p l ä n e zu verhindern, welche bereits in der Ausführung begriffen sind oder mit deren Ausführung in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Von diesen Plänen seien erwähnt:

D i e V e r t i e f u n g d e s K a n a l s z w i s c h e n d e m M i c h i g a n s e e u n d d e m I l l i n o i s f l u ß. Von diesem Kanal ist der 36 Meilen lange Chicago Drainage-Kanal, der Chicago mit Lockport (Des Plaines) verbindet, vollendet. Der Kanal soll in erster Linie die aus Chicago kommenden Abfallwässer ableiten, dient also vorwiegend gesundheitlichen Zwecken. Im Anschluß an diesen Kanal soll die Strecke von Lockport bis Utica an der Mündung des Foxflusses in den Illinoisfluß auf eine Entfernung von 61 Meilen kanalisiert werden. Die weitere Verbesserung des Illinoisflusses bis zur Mündung in den Mississippi bei Grafton in der Nähe von St. Louis soll eine Großschiffahrtsstraße von den Großen Seen bis zum Golf von Mexiko herstellen. Eine ausreichende Wasserverbindung mit dem Mississippi würde auch von dem Kohlenbedarf Chicagos, der 36 000 000 t im Jahre beträgt, 15 000 000 t aus den südlich gelegenen Kohlenfeldern beschaffen lassen, und zwar zu 1 Dollar per Tonne, während die Eisenbahnfracht 2 Dollar beträgt.

Dieser große Plan wird von Chicago und den Staaten des Mississippitales eifrig gefördert, dagegen von Kanada ebenso eifrig bekämpft. Kanada fürchtet nicht nur eine Ablenkung des Verkehrs nach Süden, sondern auch eine der kanadischen Schiffahrt nachteilige Senkung des Wasserspiegels der Großen Seen, welche durch die Entnahme des zum Füllen des Kanals notwendigen Wassers aus dem Michigansee eintreten würde.

Eifrige Förderer des Ausbaues der Illinoiswasserwege sind die Farmer des Staates Illinois, welche ihre Getreideernte zu Wasser nach Chicago und New-Orleans gelangen lassen wollen. Dieser Wasserweg soll demnach wie der Great-Lakes-St. Lawrence-Kanal und der New-York State Barge Canal den Produkten des inneren Landes den Weg nicht nur zu den Verbrauchsstellen im Lande, sondern auch durch den Außenhandel zu fremden Ländern öffnen. Die Interessenten weisen mit Recht darauf hin, daß der 1848 fertiggestellte Illinois- und Michigan-Kanal den Grund zu der Entwicklung des Staates Illinois und der Stadt Chicago gelegt hat. Die Eisenbahn hat dann den Illinoiskanal abgelöst.

Ein weiteres Projekt, an dem Chicago großen Anteil nimmt, ist die Herstellung eines für Seeschiffe fahrbaren Weges von den Großen Seen zur Mündung des St. Lorenzflusses. Dieser Plan wird sowohl von nordamerikanischer wie von kanadischer Seite vorgeschlagen. Der Gedanke der Herstellung des Seeweges zum Atlantischen Ozean reicht bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts zurück und wurde stets neben den Plänen der Herstellung einer Verbindung des Eriesees mit dem Hudson und New-York erörtert, trat jedoch neben der Ausführung dieses Planes zurück. Erst als offenbar war, daß der Eriekanal für Seeschiffe nicht benutzbar sein würde, auch nicht nach seinem 1918 vollendeten Neubau, traten die Anhänger der Verbindung der Großen Seen mit dem Ozean wieder in den Vordergrund. Im Jahre 1919 bildete sich die „Great Lakes-St. Lawrence Tidewater Association“ in Washington, welche eine erneute Prüfung des Planes veranlaßte. Als Ergebnis dieser Prüfung erstatteten die damit beauftragten amerikanischen und kanadischen Ingenieure einen Bericht, der die Ausführung des Kanals mit geringeren Kosten und unter Ueberwindung geringerer Schwierigkeiten als beim Bau des Panamakanals und die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals aus den Erträgnissen der an der Kanalstrecke zu errichtenden Kraftwerke für möglich hielt. Die Kosten wurden auf 270 Millionen Dollar für einen 30 Fuß tiefen Kanal veranschlagt.

Die Ausführung des Kanals scheint in absehbarer Zeit in Angriff genommen zu werden, nachdem die an dem Projekt interessierten Staaten und die industriellen Kreise sich für den Kanal ausgesprochen haben. Die direkte Verbindung der Großen Seen mit dem Atlantischen Ozean würde für die Farmgegenden an den Großen Seen, welche 1920 für 7 836 000 000 Dollar Produkte erzeugten, die reichen Mineralstoffe des Seengebietes mit einer Produktion von 1 888 000 000 Dollar im Jahre 1920 und für die blühenden, an den Großen Seen gelegenen Industriestädte, welche 1920 für über 7 000 000 000 Dollar Erzeugnisse herstellten, von größtem Werte sein, da sie die Möglichkeit unmittelbarer, frachtenmäßig verbilligter Beteiligung am Welthandel bieten würde, für die sich mehrende Erzeugung Amerikas eine Notwendigkeit. Die neue Wasserstraße würde die Städte der Großen Seen ebenso nahe an Europa heranbringen wie New-York, beispielsweise Buffalo näher an Liverpool und die nordeuropäischen Häfen als New-York.

Neuyork und Montreal haben dieselbe Entfernung bis Gibraltar. Die geplante Großschiffahrtsstraße würde, da die Entfernung von den Großen Seen nach Montreal dieselbe ist, wie die durch Eisenbahnen zu überwindende Entfernung bis New-York — der New-York State Barge Canal kommt für Seechiffe nicht in Betracht —, den Süden Europas, Nord-Afrika, Südrußland und Indien ebenso nahe an die Häfen der Großen Seen bringen wie New-York und zwar, was ausschlaggebend ist, ohne Umladung auf dem Wasserwege, während über New-York in beschränktem Umfange die Kanalstrecke, meist aber die Eisenbahn benutzt werden muß, in jedem Falle aber die Beförderungskosten höher sind, auch noch Umladungskosten hinzutreten. Die Häfen an der Nordsee, die nordwestlichen und nördlichen Häfen Europas würden sogar mehrere hundert englische Meilen den Häfen an den Großen Seen näher sein über die St. Lorenzstraße als über New-York.

Der Unterschied in den Frachtraten drückt sich in folgenden Beispielen aus: Die Eisenbahnfracht von Chicago bis New-York, eine Entfernung von weniger als 1000 Meilen, kostete 63 Cent per 100 Pfund, die Wasserfracht von New-York bis Hamburg, über 3000 Meilen, 35 Cent per 100 Pfund. Die Farmprodukte aus Jowa kosten bis New-York, eine Entfernung von 1200 Meilen, an Fracht mehr als der Weizen eines 8000 Meilen entfernt wohnenden argentinischen Farmers. Die Frachtrate für Getreide würde für die 4500 Meilen betragende Strecke von Duluth bis Liverpool etwa die Hälfte des Transportes über Buffalo und New-York betragen. In einer Streitschrift „Great Lakes — St. Lawrence Waterways makes Progreß“, welche von der Tidewater Association herausgegeben worden ist, wird u. a. folgendes gesagt: „Der Beweis für die Notwendigkeit des Wasserweges von den Großen Seen zum Ozean kann allein auf der Grundlage des Getreidehandels bereits erbracht werden. Unsere Getreideausfuhr ist in den letzten 15 Jahren ständig gestiegen. Von der Weizenernte des Jahres 1920 führten wir 44 % aus, das sind durchschnittlich über 1 Million Bushels am Tage und mehr als die Hälfte davon betrug die Ausfuhr an Mais. Der Preis für dieses überflüssige Getreide bestimmt den Preis der ganzen Ernte. Bei vorsichtigster Schätzung bedeutet die Wasserverbindung für den amerikanischen Farmer eine Ersparnis von 5 Cents per Bushel auf sein gesamtes Getreide, die seine wirtschaftliche Lage jährlich um 366 000 000 Dollar verbessert, das bedeutet eine jährliche Ersparnis, die weit größer ist als die Gesamtkosten des Wasserweges. Die Verbindung von den Großen Seen zum Ozean bedeutet niedrigere Transportkosten für alles, was wir ausführen, Fleisch und Milchprodukte und Hunderte von verschiedenen Waren, die in diesem Gebiete erzeugt werden. Sie erleichtert die Verkehrsmittelnot, die jedesmal bei lebhaftem Geschäftsgang entsteht. Der Nutzen eines Exportgeschäftes wird oft ganz aufgehoben durch Stockung und Verzögerung des Verkehrs infolge Wagenmangels. Allein der Wasserweg, der den Superiorsee mit dem Michigansee verbindet, bringt während des ganzen Sommers alle sechs Wochen seine Unkosten ein.“

Diese Transportverbilligung würde bedeuten, daß die Farmerzeugnisse der Mittelstaaten und der Südwestgebiete auf dem Weltmark erscheinen könnten.

Der Widerstand gegen den Seeweg zum St. Lorenzfluß kommt vom Staate New-York, welcher eine Ablenkung des Verkehrs von seinen neuen Kanälen fürchtet, insbesondere von den am Eriekanalverkehr interessierten Städten New-York und Buffalo, sowie einigen anderen Plätzen an der Atlantischen Küste. In New-York war der Widerstand besonders stark, er verdichtete sich 1920 zu einer Resolution der gesetzgebenden Körperschaft von New-York: Die St. Lorenzstraße würde den Interessen des New-York State Barge Canals und der Ueberlegenheit des amerikanischen Verkehrs nachteilig sein. Sie würde den Handel der Großen Seen von seiner natürlichen Richtung abziehen, wodurch große Verwirrung in die Geschäftstätigkeit von New-York gebracht und unheilbarer Schaden seinen Häfen und geschäftlichen Interessen zugefügt würde.“

Diese Auffassung ist eng und selbstsüchtig, nicht im Interesse der Wohlfahrt des Landes liegend, auch nicht in allen Teilen richtig. Der neue Seeweg wird vorzugsweise dem Mittelwesten und Südwesten zugute kommen, dagegen die Interessen von New-York und des industriereichen Ostens nicht wesentlich berühren. Er wird den Anstoß zu größerer produktiver Tätigkeit der Gebiete des Mittel- und Südwestens geben, ohne die Lebensader der Häfen des Ostens zu unterbinden. Was der Mittel- und Südwesten für die Vereinigten Staaten bedeutet, geht daraus hervor, daß die 16 Staaten, welche am St. Lorenzplan interessiert sind, 75 % des Weizens des Landes, 65 % des Mais, 100 % des Flachses, 85 % des Eisens, 39 % des Kupfers, 74% des Zinks und 46% des Bleis erzeugen. Außerdem liegt der Schwerpunkt der Automobilindustrie an den Großen Seen. Andere Industriezweige, wie Papier, Textilien und Leder stehen dort in Blüte. Man rechnet nach der Vollendung des Seeweges mit verwendbaren Wasserkräften von 1 500 000—4 000 000 Pferdestärken, wodurch man hofft, 35—50 000 000 t Kohlen zu sparen. Der jährliche Verkehr wird auf 20 000 000 t berechnet.

Inwieweit der politische, gegen den neuen Kanal ins Feld geführte Grund, Amerika solle sein Geld nicht in ein Unternehmen stecken, das im Besitz und in der Macht eines fremden Staates, Kanada, sei, berechtigt ist, soll hier nicht erörtert werden. Der St. Lorenzstrom bildet vom Ontariosee bis St. Regis, 113 Meilen, die Grenze zwischen den beiden Ländern und gehört von dort bis zum Eintritt in den Golf von St. Lorenz Kanada. Immerhin ist dieser Gesichtspunkt für den Fall eines ernsten Zerwürfnisses zwischen Kanada, England und Amerika, obwohl dies in den Vereinigten Staaten gegenwärtig als undenkbar angesehen wird, beachtenswert.

Allerdings darf nicht außer acht gelassen werden, daß das Projekt nicht nur hohe Baukosten, sondern nach Fertigstellung auch große Unterhaltungskosten erfordern wird. Es genügt nicht allein, die Wasserstraße herzustellen, auch die Häfen an den Großen Seen und die Umschlagseinrichtungen müssen einem Hochseeverkehr angepaßt werden. Die Gesellschaften, welche z. Zt. einen Verkehr auf den Großen Seen unterhalten, müssen ihre Schiffe allmählich auf den Hochseeverkehr umstellen.

Die Herstellung der großen Schiffahrtsstraße zwischen den Großen Seen und dem atlantischen Ozean würde auch die Vertiefung der Verbindungen zwischen den Großen Seen, dem Detroit- und St. Clairfluß und dem St. Clairsee, dem Sault-St. Mariefluß, dem Sault-St. Mariekanal und dem Wellandkanal erforderlich machen. Erst dann wäre eine durchgehende Verbindung zwischen dem Endpunkte der Großen Seen, Duluth und dem atlantischen Ozean hergestellt.

Ein großes Projekt ist auch die Errichtung einer Intra-Coastal-Schiffahrtsstraße von Boston bis zum Golf von Mexiko. Die Herstellung dieser Schiffahrtsstraße, welche von Boston bis Beaufort in Nordkarolina reichen soll, würde unter Benutzung eines Kanals durch Florida und der dort vorhandenen Lagunen eine für Seeschiffe zugängliche Großschiffahrt von Boston bis zum Golf von Mexiko ermöglichen. Der Hauptzweck dieses Kanals soll die Verhütung von Schiffsunfällen sein, unter denen die Küstenschiffahrt an der Ostküste zu leiden hat.

Ein Stück des Kanals, der Cape Cod-Kanal, der besonders die Umschiffung des für die Schiffahrt gefährlichen Cape Cod überflüssig machen soll, ist 1914 eröffnet worden. Er steht im Eigentum der Boston, Cape Cod & New-York Canal Co., ist 13 Meilen lang und hat eine Tiefe von 25 Fuß. Er verringert die Entfernung zwischen New-York und Boston um 66 Meilen. Seine Abmessungen genügen bereits den Anforderungen der Schiffahrt nicht mehr, sodaß Verbesserungen am Kanallauf geplant sind.

Als wichtiger Abschnitt der Intra-Coastal-Schiffahrtsstraße ist die Planung des New-Jersey-Kanals von der New-York-Raritan-Bay durch den Staat New-Jersey nach Bordentown bezw. Trenton am Delaware bis zur Ausführung vorgeschritten. Der New-Jersey-Kanal verkürzt den Weg von Philadelphia nach New-York um 166 Meilen.

Von Trenton wird die Großschiffahrtsstraße durch den oberen Lauf des Delaware nach Philadelphia, von dort nach dem Chesapeake- und Delaware-Kanal gehen. Der Kanal gehört der Chesapeake und Delaware Canal Co., ist 13½ Meilen lang und verkürzt die Entfernung zwischen Baltimore und Philadelphia von 439 auf 109 Meilen. Der weitere Weg geht durch den Chesapeake und die vorhandenen Buchten und Kanäle nach Beaufort und schließlich nach Southport bei Cape Fear. Bis zu diesem Punkte ist die Ausführung des gewaltigen Planes bereits vollendet, in der Vollendung begriffen oder kurz vor der Inangriffnahme stehend.

In Verbindung mit diesem Kanal steht die in Florida gewünschte Verbindung zwischen dem atlantischen Ozean und dem Mississippi durch einen Atlantic, Gulf and Mississippi Canal, der sich vom Cumberland-Sound zum Mississippi erstrecken und dadurch die Möglichkeit geben soll, den Cumberland-Sound durch den Mississippi und den Illinois-Drainage Canal mit Chicago und den Großen Seen zu verbinden.

Das Projekt der Intra-Coastal-Schiffahrtsstraße darf als einer der großzügigsten Binnenschiffahrtspläne der Welt angesprochen werden, von deren Ausführung in erster Linie die amerikanische Küstenschiffahrt und danach auch die Binnenschiffahrt große wirtschaftliche Vorteile erwarten darf, welche in der Lage sein wird, mit ihren Schiffen Transporte, die sie aus dem Inneren des Landes heranbringt oder in den an der Kanalstrecke liegenden Häfen aufnimmt, zu weit entlegenen Gebieten in andere Stromgebiete auszuführen. Für die amerikanische Seeschiffahrt bringt der Kanal, abgesehen von der Minderung der Gefahren der Küstenfahrt, große Vorteile an Zeit- und Kostenersparnis, was aus folgender Aufstellung ersichtlich ist:

Von	Nach	Entfernung in Meilen		Ersparnis in Meilen bei dem Innenweg
		Innenweg	Außenweg	
Norfolk	Philadelphia	262	279	17
„	New-York	319	349	30
„	Boston	596	612	16
Baltimore	Philadelphia	110	417	307
„	New-York	197	457	260
„	Boston	460	734	274
Philadelphia	New-York	87	252	165
„	Boston	350	550	200
New-York	„	263	321	58

Neben dem Plan der Verbindung des Michigansees mit dem Golf von Mexiko wird eine Verbindung der Großen Seen mit dem Ohio für Schiffe von tauglicher Größe betrieben. Es streiten eine große Anzahl Linien um die Vorherrschaft: die Beaver-Mahoning Linie, 101½ Meilen, die Alleghany-River Linie, 165 Meilen, die Muskingum-Cleveland Linie, 241 Meilen, die Cincinnati-Toledo Linie, 246 Meilen, die Scioto-Sandusky Linie, 236 Meilen, die Scioto-Columbus-Cleveland Linie, 308 Meilen lang. Man erwartet auf der Beaver-Mahoning Linie einen Verkehr von 100 000 000 t, auf der Alleghany-River Linie 20 000 000 t, auf der Scioto-Sandusky Linie 15 000 000 t, auf der Cincinnati-Toledo Linie 10 000 000 t.

Die Beaver-Mahoning Linie benutzt den Beaverfluß, welcher 25 Meilen nördlich von Pittsburg in den Ohio mündet. Er wird gebildet durch die Verbindung

der Shenango- und Mahoning-Flüsse bei New-Castle. Mit Hilfe des Mahoningflusses soll die Kanallinie zum Eriesee bei Ashtabula geführt werden. Der Kanal soll 12 Fuß tief und an der Oberfläche 188 Fuß breit sein, 26 Schleusen sollen die Höhenunterschiede überwinden. Die Kosten sind auf 100 000 000 Dollar veranschlagt. Der Kanal soll für Schiffe bis zu 3000 t fahrbar sein. Er würde nach Vollendung des Ausbaues des Ohio und des Mississippi einen Weg von Kanada nach dem atlantischen Ozean und dem Golf von Mexiko eröffnen.

Eine andere stark umworbene Linie ist die Scioto-Sandusky Linie, welche von Portsmouth am Ohio unter Benutzung des Scioto und des Sandusky-Flusses in den Eriesee bei der Sandusky-Bay münden soll. Diese Strecke wird von ihren Anhängern als der „Central Ohio River Way" bezeichnet. Ihre Vorzüge bestehen außer in der Verbindung der großen, bei Portsmouth liegenden Kohlenfelder mit den industriereichen Punkten des Eriesees in den gegenüber den andern Kanälen geringen Aufwendungen für neu herzurichtende Kanäle, da die Flüsse Scioto und Sandusky verhältnismäßig geringer Kanalisationsarbeiten bedürfen und nur durch einen zu grabenden Kanal von 9 Meilen Länge verbunden werden müssen.

Die dritte Linie, die Cincinnati-Toledo Linie, geht von Cincinnati am Ohio unter Benutzung des Miamiflusses und des Maumeeflusses nach Toledo am Eriesee.

An vierter Stelle in der Bedeutung steht die Muskingum-Cleveland Linie, welche von Marietta am Ohio unter Benutzung des Muskingum und des Cayahogaflusses zum Eriesee bei Cleveland geht.

Die Alleghany-River Route führt von Pittsburg aus unter Benutzung des Alleghanyflusses zum Eriesee.

Als letztes Projekt sei noch erwähnt die Schiffbarmachung des Hudson bis Albany für Seeschiffe. Dieser Plan wird dem Projekt der Verbindung der Großen Seen mit dem atlantischen Ozean durch den St. Lorenzstrom gegenüber gestellt.

Ein Bericht der Handelskammer der Vereinigten Staaten von Nordamerika aus dem Jahre 1923 nimmt auch zu der Frage der Verbesserung der Flüsse und des Kanalbaues Stellung, und zwar in einer für amerikanische Verhältnisse sehr objektiven, die Licht- und Schattenseiten sorgfältig abwägenden Weise. Er geht davon aus, daß die Politik, die bei der Entwicklung der Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten befolgt werden solle, die Eigenart der natürlichen Wasserwege des Landes berücksichtigen müsse. In erster Linie sei die Herstellung einer brauchbaren Schiffahrtsstraße auf dem Mississippi und dem Ohio notwendig. Der Kongreß müßte für die beschleunigte Vollendung dieses Werkes eintreten, damit die großen hierfür bisher aufgewendeten Summen fruchtbar würden. Weitere Projekte sollten erst dann in Angriff genommen werden, wenn feststehe, daß die neue Wasserstraße für Schiffe von wirtschaftlichem Umfange benutzbar sei und eine Verbilligung der Transportkosten und eine tatsächliche Verkehrserleichterung herbeigeführt werde. Um diese Feststellung zu machen, sei es notwendig, eine umfassende Untersuchung über alle Wasserstraßen des Landes unter sachverständiger technischer und wirtschaftlicher Leitung vorzunehmen. Hierbei müßten die Möglichkeiten und die Grenzen jeder Wasserstraße, die Bedeutung zusammenhängender Wasserstraßen und die Reihenfolge der Durchführung der Pläne geprüft werden.

Der von der Handelskammer vorgeschlagene Weg ist der einzig richtige und mögliche. Der eigensüchtige Interessenkampf um die Wasserstraßen muß von einer objektiven, das Gemeinwohl berücksichtigenden Stelle abgelöst werden, welche dann auch in der Lage ist, die Verbindung des Wasserstraßenverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere den Eisenbahnen, in den Bereich ihrer Untersuchungen zu ziehen. Wenn der Kongreß diesen Vorschlag der Handelskammer der Vereinigten Staaten annimmt, so ist die Wahrscheinlichkeit gegeben, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in absehbarer Zeit ein einheitliches und höchst wirtschaftliches Eisenbahn- und Wasserverkehrssystem besitzen.

Die Belastung der deutschen Wirtschaft mit Industrie-Obligationen.*)

Von Geh. Reg.-Rat Dr. Reichardt, Berlin.

M. H.! Das sogenannte Dawes-Gutachten sieht als Hauptelemente der Quellen, aus denen die deutschen Reparationszahlungen künftig fließen sollen, drei vor. Einmal die Einnahmen und Ueberschüsse der Eisenbahn, dann die Ueberschüsse aus dem Etat, und schließlich unmittelbare Leistungen aus der deutschen Wirtschaft in Form der sogenannten Industrie-Obligationen. Ueber die Eisenbahn und den Haushalt habe ich hier nicht zu sprechen und will mich nur dem engeren Gebiet der Industrie-Obligationen zuwenden.

Die Grundgedanken, von denen die Sachverständigen in ihrem Gutachten ausgingen, und aus denen sie die Berechtigung, die Industrie besonders zu belasten, schöpften, waren zwei. Einmal ein formaler, indem nämlich in dem bekannten Memorandum vom 7. Juni 1923 die Reichsregierung unter der Kanzlerschaft Dr. Cunos angeboten hatte, für die Zahlungen, die künftig zu leisten seien, unmittelbar die deutschen Erwerbsstände als Garanten auftreten zu lassen. Allerdings ist dieser Grundgedanke, wie er jetzt vor uns liegt, in dem Gesetz insofern etwas verschoben, als es sich damals bloß um eine Garantiehaftung handeln sollte bei dem Angebot der Regierung, während jetzt unmittelbare Zahlungen aus der deutschen Wirtschaft zu diesem Zwecke gezogen werden. Der andere materielle Grund, auf den die Sachverständigen die Verpflichtung der Industrie zu Zahlungen stützen, ist der, daß sie sagen, die deutsche Wirtschaft ist durch die Inflationsperiode, durch die Geldentwertung, von ihren Schulden in einem so großen Maße befreit worden, daß es nur recht und billig ist, daß sie eine gewisse Sonderbelastung auf sich nimmt. Sie verkennen andererseits, wenigstens in ihren Worten, wie es in ihrem Inneren ausgesehen hat, weiß ich nicht, durchaus nicht, daß die Inflationsperiode der Wirtschaft auch erhebliche Schäden gebracht hat, aber sie resümieren sich doch dahin, daß die Entschuldung durch die Obligationenentwertung, die Hypothekenentwertung und ähnliches so groß ist, daß die Auflegung einer Sonderlast von 5 Milliarden als angemessen anzusehen ist. Man hat über das Maß der Entschuldung, die durch die Geldentwertung, durch Entwertung von Obligationen und Hypotheken stattgefunden hat, nur ganz oberflächliche und überschlägliche Schätzungen. Aber es läßt sich in der Tat nicht verkennen, daß, wenn man die 15proz. Aufwertung und noch die Obligationssteuer in Rechnung stellt, tatsächlich doch eine rechnungsmäßig sehr starke Entschuldung der Wirtschaft stattgefunden hat. Daß aber auf der anderen Seite die Schäden der Inflation und die Schäden, die namentlich im letzten Jahr und in den letz-

*) Vortrag, gehalten auf der Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt am 2. Oktober 1924.

ten Jahren die Wirtschaft getroffen haben, das bei weitem wieder aufwiegen, das ist selbstverständlich nicht zu verkennen.

Nun habe ich eben davon gesprochen, daß eine Schuld von 5 Milliarden auf die Wirtschaft gelegt wird. Das klingt natürlich außerordentlich bedrohlich, wenn man diese kolossale Kapitalsumme in Rechnung zieht. Allein, es kommt in der Tat nicht so sehr auf das Kapital an als auf die Jahresleistungen, die auf dieses Kapital zu leisten sind. Es geht das Sachverständigengutachten nicht aus von der Kapitalsumme, sondern es will aus der deutschen Wirtschaft im Beharrungszustand eine Annuität von 300 Millionen, nämlich 5 % Zinsen für die 5 Milliarden und 1 % Tilgung für die 5 Milliarden, herausziehen. Dementsprechend ist auch die ganze Konstruktion, die in dem Gesetz gegeben worden ist, dahin getroffen worden, daß es nicht eine Kapitallast in erster Linie ist, sondern eher eine Jahreslast, eine Art Steuer, eine Art Zuschlag zur Vermögenssteuer, wenn man es so bezeichnen will. So wie der Entwurf zu diesem Abschnitt in dem Gutachten vorlag, war er praktisch noch nicht brauchbar, die Sachverständigen hatten offenbar erst in letzter Stunde die Grundzüge für diese Industriebelastung feststellen können und im Gegensatz zu den Entwürfen für die neue Reichsbank und für die Reichsbahn, die sehr ins Einzelgehende ausgearbeitet waren, war in dem Sachverständigen-Gutachten die Industriebelastung nur skizziert, nur umrissen, und es war vorgesehen, daß ein Organisations-Komitee die näheren Einzelheiten dieses Planes ausarbeiten sollte. Dieses Organisations-Komitee bestand aus 2 deutschen Vertretern und 2 Alliierten, einem Franzosen und einem Italiener, und es war die Möglichkeit offen gelassen worden, einen fünften Neutralen, der den Stichentscheid geben sollte, zu wählen. Während es nun im Organisations-Komitee für die Reichsbahn und für die Reichsbank im Hinblick darauf, daß die Bestimmungen sehr konkretisiert waren, nicht erforderlich gewesen ist, einen fünften Neutralen hinzuzuziehen, konnte dies bei dem Organisations-Komitee für die Industrie-Obligationen nicht umgangen werden, denn von vornherein klafften zwischen der Auffassung der deutchen Mitglieder, — es waren das bekanntlich der Herr Staatsekretär Trendelenburg und Herr Geheimrat Bücher vom Reichsverband der Deutschen Industrie — und der Auffassung der Gegenseite, namentlich des französischen Mitgliedes, so starke Divergenzen, daß wir zu einer Einigung ohne den Stichentscheid oder wenigstens ohne die vermittelnde Tätigkeit eines fünften Neutralen nicht hätten kommen können. Der Versuch wurde dann auch bald aufgegeben, und es wurde der schwedische Bankier Wallenberg als neutraler Fünfter und zum Vorsitzenden des Organisations-Komitees gewählt, der dann auch in einwandfreier, objektiver Weise seines Amtes gewaltet und uns die Arbeit wesentlich erleichtert hat. In 5½-wöchigen Verhandlungen in Paris und dann nochmals 1½wöchigen Verhandlungen in London ist der Entwurf zu dem Gesetz über die Industriebelastung, wie er jetzt vorliegt, ausgearbeitet und festgelegt und dann im Zusammenhang mit den Londoner Abmachungen zum Gesetz geworden.

Wie sieht nun das Gesetz in seiner gegenwärtigen Form aus? Ich will Ihnen, obwohl schon viel in den Zeitungen darüber geschrieben worden ist, einen kurzen Abriß über den Inhalt des Gesetzes und seine wesentlichen Bestimmungen geben.

Zunächst, wer wird mit den Industrie-Obligationen belastet? Der Kreis der Belastung weist auch hier ein starkes Auseinandergehen der Meinungen der gegnerischen Seite und der unsrigen auf. Die Gegner, namentlich die französische Seite, hatten sich darauf gestützt, daß auf dem Umwege über die Industrie-Obligationen der von ihnen begrüßte Zustand der direkten Einflußnahme der Franzosen auf unsere großindustriellen Unternehmungen, namentlich im Westen, verewigt und sanktioniert werden könnte. Sie gingen daher von der Ansicht aus, man könne diese Industrie-Obligationen so verteilen, daß man nur ganz wenige große Unternehmungen bis über das Dach hinaus belastet, und daß dann bei den notwendig einsetzenden Verhandlungen über die Ablösung und Abmilderung dieser Last sich willkommene Gelegenheit bieten würde, Aktien oder Anteile zu übernehmen und so einem unmittelbaren Einfluß auf die Unternehmen zu gewinnen. Demgegenüber gingen wir von dem Grundsatz aus, daß es bei der ungeheuren Schwere der Last, einer bisher nie gekannten Belastung zweckmäßig, ja sogar notwendig sein würde, die Belastung auf möglichst breite Schultern der gesamten deutschen Wirtschaft gleichmäßig zu verteilen. Wir hatten daher vorgeschlagen, daß über den engen Begriff der Industrie hinaus alle Erwerbsstände belastet würden, außer der Landwirtschaft. Diese war in dem Sachverständigen-Gutachten ausdrücklich ausgenommen mit der Begründung, daß man die Landwirtschaft eines Volkes, das seinen Nahrungsmittelbedarf noch nicht im Lande decken kann, sondern auf eine starke Einfuhr aus dem Auslande angewiesen ist, nicht noch besonders belasten könnte, obwohl auch die Landwirtschaft aus der Geldentwertung große Vorteile gezogen hat, also die Landwirtschaft und die damit zusammenhängenden Urproduktionsgewerbe: Forstwirtschaft, Fischerei, Gärtnerei, sollten von vornherein ausgeschlossen bleiben, aber alle übrigen Erwerbsstände, also die Industrie im eigentlichen Sinne, Handel, Banken und Versicherungsunternehmen sollten nach dem Vorschlag der deutschen Seite in die Belastung einbezogen werden, um dadurch die Last, die auf dem Einzelnen ruht, möglichst niedrig zu halten. Dem hat sich die Gegenseite nicht fügen können. Sie hat unter Berufung auf den Wortlaut des Sachverständigen-Gutachtens, von dem sie glaubt, sich nicht allzuweit entfernen zu können, daran festgehalten, daß nur diejenigen Kreise, die dort ausdrücklich bezeichnet sind, für die Obligationslast herangezogen werden sollten, und das sind die Industrie und der Bergbau, und ausdrücklich wurde erwähnt, was hier nun besonders schmerzlich empfunden wird, die Schiffahrt, die zweifellos auf englischen Einfluß hin besonders betont worden ist. Es deuteten darauf hin gewisse Veröffentlichungen in der englischen und französischen Presse während der Abfassung des Gutachtens und nach Erscheinen desselben, die sich damit beschäftigten, daß auf diese Weise der ungeheure Aufschwung, den die deutsche Schiffahrt in der kurzen Zeit seit Versailles genommen hat, zu Gunsten der anderen wieder etwas gedämpft werden könnte. Unsere Bemühungen in dieser Beziehung, die Schiffahrt ganz aus der Belastung herauszulassen, zumindestens aus der Belastung nach außen hin, — ich werde gleich darauf zurückkommen, daß wir entscheiden müssen zwischen der Belastung nach außen und nach innen, — schlugen also fehl, sie trafen auf den hartnäckigsten Widerstand der Gegenseite, welche auf den Wortlaut des Gutachtens zeigte und sagte: Das geht über die Befugnisse des Organisations-Komitees hinaus, daran können wir nicht rütteln. Wir haben dann gleichwohl einige, ich glaube, unter den gegebenen Verhältnissen sehr wertvolle Erleichterungen für die Schiffahrt durchsetzen können, die ich noch erwähnen werde. Es blieb also dabei, daß die Belastung zunächst nur auf die eigentliche Industrie, den Bergbau und die Schiffahrt und gewisse Verkehrsunternehmungen, die ausdrücklich noch bezeichnet waren, die Bahnunternehmen, Voll- und Kleinbahnen, beschränkt blieb. Doch wurde nicht verkannt, daß es im Interesse der deutschen Wirtschaft liegen könnte, daß für die Aufbringung der Jahresleistungen, also für die tatsächlichen Zahlungen, die nun auf diese Obligationen zu leisten seien, ein erweiterter Kreis herangezogen würde. Das ist in

dem Gutachten an gewissen Stellen angedeutet und wurde im Organisations-Komitee vollkommen anerkannt, sodaß wir, wie ich schon sagte, unterscheiden müssen zwischen den Belastungen nach außen, denjenigen, die die Obligationen ausstellen müssen und dem erweiterten Kreis (Handel, Banken, Versicherungsunternehmungen, Hotelgewerbe, Handwerk oberhalb einer gewissen Grenze), der aufbringungspflichtig für die Jahresleistungen geworden ist. Sie finden die Bestimmungen hierüber in dem zweiten diesbezüglichen Gesetze, in dem sogenannten Aufbringungsgesetze.

Der Grund, warum die Gegenseite selber zurückschreckte, auch diese Kreise nach außen mit Obligationen zu belasten, war, wie ich schon einmal sagte, der Wortlaut des Gutachtens, dann aber vor allem die Bestimmung, daß diese Obligationen dinglich (hypothekarisch) gesichert werden müßten und die Gegenseite fürchtete, daß diese Kreise, also Handel, Banken usw., nicht über derartigen Grundbesitz, über dinglich belastbare Objekte verfügen würden, daß den Bestimmungen des Gutachtens Rechnung getragen werden könnte.

Wir haben zu der inneren Aufbringung nun, wie gesagt, alle Kreise herangezogen. Ein besonderer Streitpunkt war hier die Einbeziehung der Betriebe des Reiches, der Länder und der Gemeinden. Sie wissen, daß in der Steuergesetzgebung seit langem der Streit darüber besteht, ob die Betriebe, die Regiebetriebe von Reich, Ländern und Gemeinden so behandelt werden sollen wie die Privatbetriebe, oder ob sie steuerliche Vorteile, Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen genießen sollen. Man ist in letzter Zeit wohl immer mehr zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine besondere Bevorzugung bei den eigentlichen wirtschaftlichen Betrieben, ein Unterschied zwischen Regie- und Privatbetrieb nicht mehr gerechtfertigt ist. Diesem Grundsatz sind wir gefolgt. Es hat dann im Reichstage noch ziemliche Auseinandersetzungen gegeben, aber schließlich ist das Gesetz so ausgefallen, daß auch diese Betriebe mit herangezogen werden zu der inneren Aufbringung der Lasten. Freigelassen sind, wie ich nochmals wiederholen will, nur die Landwirtschaft und alles, was damit zusammenhängt.

Nun die Kleinbetriebe! Für die äußere Belastung ist die Grenze, innerhalb deren die Freiheit eintritt, auf 50 000 M. Betriebskapital festgesetzt worden, für die innere Aufbringung auf 20 000 M. Also Obligationsbelastung bekommen alle, die mit mehr als 50 000 M. Betriebskapital zu den jährlichen Annuitäten beitragen müssen, dann alle diejenigen, die mehr als 20 000 M. Betriebskapital haben.

Nun die Frage: auf welcher Basis soll die Last umgelegt werden? Auch da waren wieder die französischen und alliierten Absichten die, man sollte einzelne Gruppen der Wirtschaft herausgreifen und z. B. sagen, die Schwerindustrie muß die Hälfte der ganzen Sache tragen, die Schiffahrt so und so viel Prozent der 5 Milliarden in entsprechenden Jahresleistungen, die Textilindustrie so viel, die Maschinenindustrie so viel usw. Sie wollten auch hier nur ganz wenige Gruppen herausgreifen und die möglichst hoch belasten. Wir waren diesen Plänen gegenüber in einer recht schwierigen Lage. Es gab und gibt auch heute noch gar keine brauchbaren Statistiken über die wirtschaftliche Kapazität der einzelnen Betriebe. Alles, was vor dem Kriege und während des Krieges an Statistiken geschrieben worden ist, ist in dieser Beziehung durch die gänzliche Umwertung aller Werte völlig unbrauchbar geworden. Die Vermögenssteuerveranlagung zum Notopfer, zur Zwangsanleihe und alle diese Sachen können nicht mehr herangezogen werden. Wir waren einzig und allein angewiesen auf die Veranlagung zu der jetzt im Gange befindlichen und bald abzuschließenden Vermögenssteuer für das Jahr 1924. Die Gegner wollten davon zunächst nichts wissen, sie wollten wieder auf ihre einzelnen Prozentgruppen kommen und haben sich nur sehr schwer durch den Schiedsspruch des neutralen Vorsitzenden, der in diesem Falle zu unseren Gunsten ausgefallen ist, dazu bewegen lassen, die Vermögenssteuerveranlagung als Grundlage für die Umlegung der Last anzuerkennen. Wir verkennen nicht und niemand wird es verkennen, daß diese Veranlagung durchaus keine ideale ist, sie ist die erste nach der Inflationszeit, sie fällt in eine Zeit stärkster Umschichtung der Wirtschaft aus der Papiermarkbilanz in die Goldbilanz, aus den Schwierigkeiten an der Ruhr, aus dem Uebergang von der Zwangswirtschaft in die freie Wirtschaft, kurz und gut, sie hat organisch sehr große Fehler, sie hat auch in ihrem formalen Aufbau Fehler, indem sie in vielen Fällen einfach durchhauen mußte. Ich erinnere daran, daß das Betriebsvermögen der Aktiengesellschaften einfach zum Kurswerte der Aktien eingesetzt werden muß, kurz und gut, es sind eine Anzahl sehr großer Fehlerquellen darin. Aber es war, wie gesagt, die einzig vorhandene Möglichkeit und die einzige Möglichkeit, die überaus gefährlichen Pläne der Gegner abzubiegen und tot zu machen. Wir müssen also davon ausgehen, daß die Vermögenssteuer die Grundlage für die Veranlagung auch für die Industrieobligationen und für die innere Aufbringung bildet. Aber die Gründe, die gegen diese Vermögenssteuer als Grundlage sprechen, haben uns veranlaßt, ein sehr wesentliches Korrektiv in diesen Umlegungsschlüssel hineinzubauen, nämlich das, daß die Umlegung jeweils bei neuen Veranlagungen zur Vermögenssteuer abgeändert wird. Wir haben nicht ein starres System wie heute, wer so und so viel Vermögen hat, bekommt so und so viel aufgebrummt für alle Zeiten, sondern es wird laufend der Entwicklung des einzelnen Wirtschaftsunternehmens angepaßt. Je nach der wirtschaftlichen Vorteil unter den gegebenen Verhältnissen ansehen, Obligations-Belastung und seine Verpflichtung zur Aufbringung von Jahresleistungen. Wie gesagt, wir müssen das Durchsetzen dieses Grundsatzes als einen recht erheblichen Vorteil unter den gegebenen Verhältnissen ansehen, und wir müssen uns hüten, etwa von vornherein durch allzuviel Ausnahmen und Abänderungen das System, das wir nun dort in Paris als das einzig mögliche und ideale gepriesen haben, zu diskreditieren. Bei jeder Vermögenssteuerveranlagung besteht die Möglichkeit einer Verfeinerung und es ist die Absicht der Regierung, namentlich der Finanzverwaltung, die Härten, die auftreten, zu beseitigen. Ich erinnere nur an die eine Härte, die augenblicklich darin besteht, daß in der Vermögenssteuerveranlagung für 1924 auf den Umstand der sogenannten Verschachtelung der einzelnen industriellen Unternehmen gar keine Rücksicht genommen ist und möglicherweise ein Betrieb doppelt getroffen werden kann. Das sind alles Sachen, die in der nächsten Veranlagung, die wahrscheinlich schon Ende dieses Jahres oder Anfang nächsten Jahres stattfinden wird, beseitigt werden können, und wir können uns deshalb damit trösten, weil ja im ersten Jahre, wie ich gleich auszuführen haben werde, Leistungen aus den Industrie-Obligationen überhaupt noch nicht zu bewirken sind. Die ersten Leistungen werden wahrscheinlich erst unter einem verfeinerten Vermögenssteuersystem in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres zu leisten sein.

Ein Erdenrest, zu tragen peinlich, ist von den ursprünglichen französischen Plänen der Quotierung der einzelnen Wirtschaftskreise übrig geblieben, von dem sie unter keinen Umständen abzubringen waren; insofern, als sie für 4 große Industriegruppen Mindestquoten festgesetzt haben, die die betreffenden Industriezweige in der Gesamtbelastung tragen sollen. Es ist festgesetzt, daß die Schwerindusrie mindestens 20 %, die Maschinen- und elektrische Industrie mindestens 17 %, die chemische Industrie mindestens 8 % und die Textilindustrie minde-

stens 7 % der Gesamtbelastung tragen sollen. Das sind zusammen 52 %. Ich möchte darauf hinweisen, daß diese 52 % nicht etwa die sonst sehr viel genannten 52 % sind, nämlich die Quote Frankreichs an den Reparationslasten. Zufälligerweise ist hier dieselbe Zahl herausgekommen, wie die nach dem Spaaer Schlüssel seinerzeit unter den Alliierten vereinbarte Quote für die Reparationszahlungen. Diese Mindestquoten sind an sich nicht bedrohlich, weil nach den Statistiken, die wir aufgestellt, damit zu rechnen ist, daß, ohne daß eine übermäßige Belastung stattfindet, diese Gruppen die Prozentsätze, die hier genannt sind, ohnehin aufbringen werden. Außerdem ist noch ein Korrektiv darin, daß es 10 % unterschreiten kann und schließlich ein Schiedsgericht angerufen werden kann, wenn offenbare Unbilligkeiten bestehen.

Wie hoch wird nun diese Belastung das einzelne Unternehmen treffen? M. H.! Da sind wir nun allerdings in der traurigen Lage, irgend welche zutreffenden Schätzungen noch nicht abgeben zu können. Wir müssen die Vermögenssteuerveranlagung abwarten, die ja innerhalb der nächsten Wochen zu Ende geführt werden wird, um dann feststellen zu können, wie hoch das einzelne Unternehmen getroffen wird. Es wird so vor sich gehen, daß die gesamten beitragspflichtigen Betriebsvermögen addiert werden müssen und diese Summe durch 5 Milliarden geteilt werden muß und das ergibt dann den Prozentsatz, mit dem jedes einzelne Betriebsvermögen belastet werden muß. Wenn wir die Schätzungen einigermaßen annehmen, die bis jetzt gemacht worden sind, so kann man vielleicht damit rechnen, daß ein Gesamtbetriebsvermögen von mindestens 25 Milliarden herauskommt, so daß also eine Belastung mit 20 % des Betriebsvermögens herauskommen wird.*) Wenn man davon wieder rechnet, daß 6 % an Jahresleistungen zu leisten sind, so kommt man zu der Zahl von 1,2 % Jahresleistungen vom Betriebsvermögen; eine an sich außerordentlich hohe Belastung, darüber ist sich niemand im Zweifel. Wenn Sie die Vermögenssteuer und Einkommensteuer damit vergleichen, so kommen natürlich ganz wesentlich niedrigere Zahlen heraus. Aber es läßt sich nicht vermeiden, es mußte diese Belastung, wenn wir den Gesamtkomplex dieses Gutachtens und die Gesamtregelung annehmen wollten, geschluckt werden.

Nun besteht eine Besonderheit für die Schiffahrt und die Verkehrsunternehmungen, die vielleicht dem einen oder anderen von Ihnen aufgefallen ist und die ich Ihnen erklären will. Es handelt sich um eine rein technische Schwierigkeit, die zu einer Besonderheit hier geführt hat. Die Vermögensstatistiken werden aufgestellt nach zwei Gruppen, die eine ist die sogenannte Gewerbegruppe B, in die fällt die eigentliche Industrie, und die andere ist die sogenannte Gewerbegruppe C, in die fallen hinein der Handel, die Banken, die Versicherungsunternehmen, das Hotelgewerbe und das Verkehrsgewerbe, also Schiffahrt und Eisenbahn und alles, was damit zusammenhängt.

Nun war, als wir diese Sache berieten, die Vermögenssteuerveranlagung schon im Gange, — bekanntlich waren die Vermögenssteuererklärungen bis zum 15. April abzugeben —, es konnte also dieses statistische System nicht mehr umgeändert werden. Wir bezw. die Finanzbehörden sind aber nun nicht in der Lage, aus der Gewerbegruppe C, in der sich Schiffahrt, Bahnunternehmen, Handel, Banken usw. befinden, die Schiffahrt allein herauszuschälen und infolgedessen muß für die erste Veranlagung hier ein Schätzung eintreten des Gesamtbetriebsvermögens der Unternehmen, der Schiffahrt, der Eisenbahn, der Klein- und Straßenbahn, und das ist dann der Summe der Gewerbegruppe B hinzuzuzählen und daraus durch Divison mit 5 Milliarden die Quote zu finden, mit der das einzelne Unternehmen belastet werden muß. Also lediglich dieser einzige technische Grund ist es, — es stecken keine schlimmen, bösen Absichten dahinter, aber auch keine Begünstigungsabsichten, wie ich bemerken möchte, — warum das hat gemacht werden müssen. Diese Schätzung wird nun, sobald die Vermögenssteuerveranlagung durchgeführt ist, im Benehmen mit dem Statistischen Reichsamt durchgeführt werden und ich möchte hier besonders betonen, daß wir selbstverständlich die Schätzung nicht abschließen werden, ohne geeignete Vertreter der beteiligten Kreise, sowohl der Binnen- wie auch der Seeschiffahrt und der Bahnunternehmen, heranzuziehen, um sie zu hören. Dies wird voraussichtlich Ende dieses Monats oder Anfang nächsten Monats erfolgen.*)

Nun zu den eigentlichen Obligationen. Das Gutachten verlangt, daß diese Verpflichtungen der Wirtschaft durch erststellige, hypothekarisch gesicherte Obligationen repräsentiert und dargestellt werden sollen. Ich bin auch hier wieder in einer ziemlich üblen Lage, weil das Gutachten in dieser Beziehung uns nicht sehr günstig ist. Obligationen deutscher Erwerbsunternehmungen in ausländischer Hand sind immer etwas außerordentlich Mißliches, nicht so schlimm wie Aktien natürlich, aber immerhin doch gefährlich, namentlich, wenn sie in so großen Massen unter Umständen in eine Hand, in die Hand eines Staates, kommen und da doch recht gefährlich werden können. Das war natürlich den Gegnern, namentlich den Franzosen, sehr angenehm. Sie glaubten sich auf diese Weise nun, selbst in der abgeminderten Form, wenn sie so und so viel Obligationen des Phönix- oder irgendeines Rheinschiffahrtsunternehmens bekommen würden, einen recht angenehmen Einfluß sichern zu können. Wir waren daher auf die Idee gekommen, diese Obligationen überhaupt nicht in die Hand des Auslandes gelangen zu lassen, sondern sie nur als Unterlagen zu benutzen für eine Neu-Emission, die dann dem Treuhänder und damit dem Auslande übergeben werden sollte, etwa nach Art eines Pfandbriefinstituts, das die Hypotheken in seinem Tresor hat und auf Grund dieser Hypotheken nun seinerseits Pfandbriefe ausstellt. Wir sind da zunächst auf sehr energischen Widerstand gestoßen, haben es aber schließlich doch mit einer verhältnismäßig erträglichen Ausnahme durchgedrückt, indem wir zwischen dem deutschen Schuldner und dem ausländischen Gläubiger die Bank für deutsche Industrieobligationen eingeschoben haben, die, wie sie wohl aus der Presse gelesen haben, vorgestern (am 30. 9. 24) gegründet worden ist, und die also gewissermaßen eine große Pfandbriefbank darstellt, als Mittlerin zwischen dem deutschen Schuldner und dem ausländischen Gläubiger. Die Bank wird in ihrem Tresor gemeinsam mit dem Treuhänder die ganzen Einzelobligationen der deutschen Unternehmen hineinnehmen und wird auf ihrer Grundlage unpersönliche, allgemeine, sogenannte Industrie-Bons ausstellen, die genau so verzinslich sind, genau die Vorteile bieten wie die Einzelobligationen, die auf dem internationalen Geldmarkt begeben werden sollen. Ganz ist, wie gesagt, dieses Prinzip nicht durchgesetzt worden, ganz konnten wir es nicht erreichen. Es ist vielmehr übrig geblieben, daß für 500 Millionen Goldmark, also für $^1/_{10}$ der Gesamtsumme, auch individuelle Obligationen der einzelnen Unternehmen dem Treuhänder übergeben werden müssen und auf dem internationalen Geldmark begeben werden können. Diese 500 Millionen wurden dergestalt ausgesucht, daß von oben herunter die allergrößten Unternehmen, daß diejenigen, die mit dem größten Betriebsvermögen veranlagt sind, zusammen addiert werden, bis 1½ Milliarden Belastung herauskommt und von diesen wird dann die Hälfte ihrer Belastung, 50 %, in Inhaberobligationen ausgestellt

*) Inzwischen ist der Prozentsatz auf 17,1 % festgesetzt worden.

*) Die inzwischen erfolgten Schätzungen haben ein Gesamtbetriebsvermögen der Seeschiffahrt von 395, der Binnenschiffahrt von 100 und der Bahnunternehmungen von 500 Millionen Goldmark ergeben.

und dem Treuhänder übergeben, sodaß er 50 % von 1½ Milliarden (also 750 Millionen Goldmark) derartiger Obligationen bekommt, aus denen er für 500 Millionen sich heraussuchen und auf dem internationalen Geldmark begeben kann, nachdem er allerdings erst eine Schonfrist von 6 Monaten eingehalten hat, die den betreffenden Unternehmen Gelegenheit gegeben hat, diese Obligationen höchstens zum Parikurse zurückzuerwerben. Das ist natürlich unangenehm. Diese großen Unternehmen werden also unter Umständen Obligationen in Höhe von rund $^1/_{12}$ ihres Betriebsvermögens im Auslande herumschwimmen haben, und es wird dies für den Kredit der betreffenden Unternehmen und überhaupt für ihre ganze geschäftliche Gebarung eine recht schwere und unangenehme Last sein. Von dieser Last ist es gelungen, die Schiffahrt zu befreien. Die Schiffahrts-Obligationen dürfen nicht veräußert werden, sie bleiben immer im Tresor der Bank und werden niemals in das Ausland gelangen. Das Organisationskomitee hat unseren Vorstellungen in dieser Beziehung Rechnung getragen. In seinem Bericht, den es aufgestellt hat, spricht es davon, daß die Obligationen der Schiffahrt sowie der Bahnunternehmen von der Veräußerung ausgeschlossen sind, um der gegenwärtigen Lage dieser Unternehmen Rechnung zu tragen, und im Hinblick auf die Schwierigkeit und Unsicherheit der ersten Verteilung, die, wie ich eben dargelegt habe, nur durch Schätzung erfolgen kann. Also von dieser sehr unangenehmen Sache ist die Schiffahrt befreit geblieben.

Von diesen anderen Unternehmen, diesen großen Unternehmen, wird also ein Teil in Obligationen auf dem Geldmarkt herumschwimmen. Es wird sich dabei nach unseren Schätzungen um etwa 80—90*) der größten deutschen Unternehmen handeln. Diese Unternehmen werden wahrscheinlich bestrebt sein, worauf ich noch zu sprechen komme, diese Obligationen möglichst bald zurückzukaufen. Die Obligationen sind verzinslich und tilgbar; verzinslich im ersten Jahre überhaupt nicht, im zweiten Jahre mit 2½ %, im dritten Jahre mit 5 %, im vierten Jahre mit 5 %, aber auch schon mit einem Prozent zu tilgen, sodaß im vierten Jahre die 6 %, die 300 Millionen Mark Jahresleistung herauskommen. Wir haben auch jetzt eine provisorische sogenannte Zwischenkollektiv-Obligation dem Treuhänder übergeben müssen, um den Londoner Abmachungen zu genügen, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt die Uebergabe von Zertifikaten verlangt. Es ist da eine schöne Geste gemacht worden, indem eine große, wunderschön geschriebene Obligation über 5 Milliarden Goldmark ausgestellt worden ist, die von 7 Vertretern der deutschen Wirtschaft unterschrieben ist. Diese Obligation zu unterschreiben für die Schiffahrt wird Seine Exzellenz Herr Graf Rödern den Vorzug haben.**) Die Herren haben alle erklärt, wir tun es mit leichtem Herzen, denn aus einer Obligation von 5 Milliarden Goldmark übernehmen wir schließlich keine allzu großen Verpflichtungen.

Die Bank, von deren Gründung Sie dieser Tage in den Blättern gelesen haben, ist als eine reine Privatgesellschaft aufgezogen; sie hat einen Vorstand, einen Aufsichtsrat und eine Generalversammlung. Die Leitung der Bank ist durchaus deutsch, nur der Aufsichtsrat ist paritätisch zusammengesetzt. Es sind 7 ausländische und 7 deutsche Vertreter drin, die Verwaltung ist, wie gesagt, rein deutsch, und es ist zu hoffen, daß keine Schwierigkeiten entstehen. Ihr Kapital, 10 Millionen, ist nur zu einem Viertel eingezahlt worden. Zu dieser Einzahlung hat sich ein Konsortium gebildet aus Banken und Industrieunternehmen und das Geld ist geschafft worden durch ein Darlehen bei der Rentenbank. Diese Bank gibt nun, also ähnlich den Pfandbriefen der privaten Institute, Industriebons aus, die ebenso verzinslich sind wie die Einzelobligationen und die auf dem Weltmarkt begeben werden sollen. Die Obligationen sollten durch erststellige Hypotheken dinglich gesichert sein. Da entstand wieder eine recht bedenkliche Schwierigkeit insofern, als natürlich ein Unternehmen, das zwar ein großes Betriebsvermögen und infolgedessen eine erheblich hohe Belastung, aber sehr wenig Grundbesitz hat, dieses seine Obligationen dinglich gar nicht sicherstellen kann bezw. seine Grundstücke so hoch belasten müßte, daß es für seinen Kredit außerordentlich schädlich sein würde. Es ist da eine Regelung gefunden worden, die zwar nicht voll befriedigend ist, die aber bei vernünftiger Handhabung durch die Bank und den Treuhänder doch immerhin die Möglichkeit bietet, dieser Schwierigkeit zu begegnen. Es kann unter Umständen die dingliche Belastung so weit herabgedrückt werden, daß die Grundstücke immerhin noch bis zu einem gewissen Grade frei bleiben würden, was sowohl im Interesse der Kreditmöglichkeit des betreffenden Unternehmens (langfristiger Hypothekenkredit) von Wichtigkeit sein kann, als auch namentlich im Interesse derjenigen, die jetzt schon als Hypothekare an den Grundstücken beteiligt sind, von Wichtigkeit sein wird. Dieses Pfandrecht ist ja kraft Gesetzes erststelliges Pfandrecht. Es treten alle, die jetzt schon an dem Grundstück dinglich berechtigt sind, zurück. Wir haben nicht die Form der Hypothek gewählt, sondern die Form der öffentlichen Last, um noch mehr zu betonen, wie das schon eingangs erwähnt worden ist, daß es sich nicht um eine Kapitalschuld handele, sondern daß es sich nur um eine dingliche Sicherung für Jahresleistungen handelt. Dieser Konstruktion entspricht die öffentliche Last besser als die Hypothek.

Dann möchte ich noch erwähnen, daß die Schiffahrt vor einer recht unangenehmen Sache bewahrt geblieben ist, nämlich vor der Belastung ihres Schiffsparks mit Schiffshypotheken. An sich wollte die Gegenseite auch die sehr wertvollen Schiffe dinglich heranziehen zur Sicherung der Hypotheken. Das wäre aus den verschiedensten Gründen, wie Sie ja besser beurteilen können als ich, sehr unangenehm gewesen. Die Schiffe würden, wenn sie ins Ausland gelangen, viel leichter ausländischen Zugriffen unterworfen sein, es würde Kollisionen gegeben haben zu den gesetzlichen Pfandrechten der Schiffsgläubiger usw. Wir haben erreicht, daß das vermieden worden ist, daß also bei den Schiffsunternehmen nur der Landgrundbesitz, Landanlagen mit den öffentlichen Lasten belastet werden, während die Schiffe davon frei geblieben sind.

Neben der dinglichen Last genießen die Obligationäre noch gewisse Vorrechte im Konkurs und bei der Zwangsversteigerung. Ich will sie mit diesen Einzelheiten nicht behelligen.

Ein Treuhänder ist vorgesehen in dem Gutachten, der die Aufgabe hat, die Kontrolle über die vorhandene Deckkung für die Industriebons zu führen, den Zins- und Tilgungsdienst im Einvernehmen mit der Bank zu regeln und unter Umständen die Kapitalien durch Verkauf, durch Ausgabe neuer Papiere usw. zu mobilisieren und so den Gläubigern anstatt der Annuitäten auch teilweise schon Kapitalien zuzuführen. Er hat Befugnisse gegenüber der Bank und namentlich Befugnisse im Falle der Defizienz, wenn die Zinsen, die Tilgungsquoten nicht rechtzeitig bezahlt werden. Wir haben alle Vorsorge getroffen, auch durch Einrichtung eines Reservefonds bei der Bank, daß dieser Fall nach Möglichkeit nicht eintreten wird, daß die Jahresleistungen sowohl von den einzelnen Unternehmen als auch von der Bank rechtzeitig immer an den Treuhänder abgeführt werden können. Die Reparationskommission hat inzwischen einen Treuhänder ernannt in der Per-

*) Die Zahl wird infolge Herabsetzung der Belastungsprobe wesentlich höher, etwa zwischen 200 und 250 zu liegen kommen.

**) An Stelle des durch Krankheit verhinderten Herrn Graf Rödern hat der Präsident des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, Herr Generaldirektor Dr. h. c. Ott die Obligation am 2. Oktober 1924 mit unterzeichnet.

son des italienischen Staatsangehörigen Nogara, der wohl früher Ingenieur von Beruf gewesen ist, lange Jahre bei der „Dette Publique Ottomane“ in Konstantinopel gearbeitet und uns versichert hat, daß er im Geiste der Verständigung und der Versöhnlichkeit sein Amt führen wird. Wir hoffen, mit ihm allerlei Vereinbarungen noch treffen zu können, die in Einzelfällen uns die Möglichkeit zu Erleichterungen bieten werden.

Eine wichtige Bestimmung ist noch im Gesetz enthalten über den Rückkauf der Obligationen, daß nämlich jederzeit der belastete Unternehmer in der Lage ist, sich durch Kapitalzahlung von seiner Obligationsschuld zu befreien. Er kann sich entweder Industriebons auf dem freien Markt beschaffen, wenn der Kurs günstig sein sollte und damit zum Nennwert seine Schuld ablösen, oder er kann auch in Devisen, in Gold oder in deutschem Gelde, solange es die Parität hält, was wir alle hoffen wollen, diese seine Lasten ablösen und sich befreien. Die Befreiung wirkt natürlich nur in der Höhe, in der er sich frei gekauft hat; wird später durch Neuumlegung, durch Erweiterung usw. sein Betriebsvermögen größer, so wird er mit der Spitze künftig natürlich herangezogen werden; denn wollte man es so machen, daß das betreffende Unternehmen für alle Zeiten ganz frei würde, so läge die Gefahr vor, daß in derartigen Unternehmen Kapitalien weit über die Massen hineininvestiert würden. Diese Gesellschaften würden Asyle für Kapitalbildungen sein, die sich nur vor der Industriebelastung flüchten wollten, und es würde eine ungesunde, nicht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sich richtende Verschiebung der Kapitalien in den einzelnen Unternehmen eintreten. Die Obligationen sind steuerfrei, solange sie in der Hand von Ausländern sind. Das ist eins der Privilegien, die sich die Alliierten im Sachverständigen-Gutachten vorbehalten haben. Sie sind außerdem garantiert für den Fall, daß die Bank oder der einzelne Unternehmer in Rückstand kommen sollte durch die allgemeine Garantie des Reiches. Der Treuhänder kann, wenn er die Zinsen und Tilgungsquoten nicht rechtzeitig bekommt, die uneingelösten Kupons bei dem Kommissar für die verpfändeten Einahmen präsentieren. Sie wissen ja, daß in dem Gutachten für die Sicherstellung der Leistungen aus dem Bugdet, aus dem Haushalt, gewisse Zölle und gewisse Steuern, Tabak-, Bier-, Zucker- ,Branntweinsteuer verpfändet worden sind und daß hierfür zur Kontrolle ein Kommissar mit Unterkommissaren eingesetzt worden ist. Diesem Kommissar können dann die uneingelösten Kupons präsentiert werden und er muß aus den verpfändeten Einnahmen sie dann einlösen.

Ein großer Vorteil ist noch in der ganzen Sache, der überhaupt meines Erachtens eine der wichtigsten Neuerungen in der ganzen Regelung der Reparationsfrage, wie sie durch das Sachverständigen-Gutachten im Londoner Pakt eingetreten ist, bildet, das ist die weitgehende Verbreitung des Schiedsgerichtsgedankens, die Einführung aller möglichen Schiedsgerichte, nicht mehr das einseitige Diktat der Reparationskommission oder sonstiger anderer alliierter Stellen, sondern die Möglichkeit, in Streitfällen unparteiische Schiedsgerichte anzugehen, deren Entscheidung dann für alle Teile bindend ist. So ist in dem Gesetz für die Industriebelastung ein Schiedsgericht vorgesehen, das in allen allgemeinen Fragen und auch in allen Fragen, die die Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit oder Billigkeit einer getroffenen oder zu treffenden Maßnahme, sei es des Treuhänders, sei es der Bank usw., betreffen, angegangen werden kann. Das Schiedsgericht wird gewählt von beiden Parteien, und wenn sie sich nicht einigen können, durch den internationalen Gerichtshof im Haag. Der Schiedsrichter kann allein entscheiden, er kann Vertreter der Parteien zuziehen und im Dreier-Kollegium entscheiden; seine Entscheidungen sind jedenfalls maßgebend. Ich glaube, daß viele Schwierigkeiten, die evtl. aus einer für uns ungünstigen Handhabung des Gesetzes durch den Treuhänder usw. entstehen könnten, durch dieses Schiedsgericht einer gerechten Regelung zugeführt werden können.

M. H.! Das sind die wesentlichen Grundzüge dieses neuen Gesetzes. Schön ist es nicht, weder seinem materiellen Inhalt, noch seiner Form nach. Wer sich mit dem Studium dieses Gesetzes im einzelnen befassen sollte, wird das finden. Es ist immer so: Wenn internationale Kompromisse geschlossen werden, dann wird hier ein halber Satz angehängt und da wird was gestrichen. Jedenfalls ist das Gesetz in seiner Diktion ziemlich schwierig, aber es bildet nun einmal einen Bestandteil dieser Gesamtregelung, die in London getroffen worden ist und die m. E. einen nicht unerheblichen Fortschritt zum Besseren bedeutet. Die Lasten, die speziell auch dieses Gesetz uns auferlegt, sind ungeheuer schwer. Sie können nur getragen werden, wenn überhaupt in der ganzen Reparationsfrage eine Wendung eintritt, die der deutschen Wirtschaft das notwendige Maß wirtschaftlicher Freiheit garantiert, wirtschaftliche Freiheit im Innern und wirtschaftliche Freiheit nach außen durch eine vernünftig geleitete und von der Gegenseite auch anerkannte und mitgemachte Wirtschaftspolitik. Wenn weiter alle die Voraussetzungen in Erfüllung gehen, die das Gutachten erwähnt, die volle wirtschaftliche Einheit, das Zuströmen von Blut in die deutsche Wirtschaft, d. h. von ausländischen Krediten, wenn alle diese Voraussetzungen in Erfüllung gehen, so glaube ich, wird auch diese, wenn auch noch so schwere Last, die in den Industrie-Obligationen liegt, getragen werden können und in dem Augenblick sich eine bessere Zukunft auch für uns wieder eröffnen.

Der Internationale Ständige Verband der Schiffahrtskongresse und die deutsche Binnenschiffahrt.

Von Syndikus Erich Schreiber, Berlin.

Leopold II., dem geschäftstüchtigen König der Belgier, der durch Gründung der Internationalen Kongo-Gesell- im Jahre 1879 hervorgetreten ist, war es vorbehalten, in seiner Landeshauptstadt Brüssel den 1. Internationalen Kongreß für Binnenschiffahrt im Jahre 1885 durch seinen Minister für Landwirtschaft, Industrie und öffentliche Arbeiten, Chevalier de Moreau, einzuberufen. Auf diesem Kongreß, der vom 24. Mai bis 2. Juni 1885 dauerte, wurde von dem Organisations-Komitee ausdrücklich anerkannt, daß die Idee zu diesem Kongreß erstmalig in Deutschland und zwar in Bremen anlässlich einer Veranstaltung zum Studium der Kanäle seitens der westdeutschen Binnenschiffahrt geäußert wurde.

Ueber diesen 1. Kongreß berichtet der damalige zweite stellv. Vorsitzende des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Herr Professor Schlichting, in einer Sitzung des Zentralvereins am 17. Juni 1885 u. a. wie folgt:

> „Der Kongreß wurde am 24. Mai d. Js. zu Brüssel im historischen, mit den Flaggen aller beteiligten Staaten geschmückten Saale der Akademie der Wissenschaften im Namen des Königs der Belgier durch den Minister der Landwirtschaft, Industrie und öffentlichen Arbeiten, Freiherrn von Moreau, in Gegenwart von etwa 450 Mitgliedern mit einer feierlichen Rede über Zweck, Bedeutung und den für die Industrie zu erhoffenden Nutzen des Kongresses eröffnet . Die Kongreßmitglieder waren

Vertreter des Handels, der Industrie, der Technik und Wissenschaft aus Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Oesterreich, Portugal, Rußland und der Schweiz. Das Hauptkontingent hatte Belgien mit ca. 200 Kongreßmitgliedern geliefert, dann folgten Deutschland und Frankreich mit je 80, England mit 35, Holland mit 25 und Oesterreich mit 15 Mitgliedern etc. Viele Staaten hatten ihr reges Interesse zur Sache durch Ausstellung von Plänen, graphischen Darstellungen der Statistik des Schiffahrtsverkehrs, Modellen und Werken der Kanalliteratur betätigt. Deutschland war bei der Ausstellung durch den Zentralverein Berlin und den Zweigverein Münster, sowie durch die Stadt Frankfurt in so würdiger Weise vertreten, daß es in dieser Beziehung nach Belgien den ersten Rang einnahm." . . . und weiter:

„. . . . Der Kongreß ist ein glänzendes Zeugnis der in allen Kulturstaaten regen Bestrebungen für Förderung des Wasserstraßenverkehrs, ein Resultat, welche die große Mehrzahl der Kongreßmitglieder zu neuer Tatkraft und zur Fortsetzung ihrer dem Schiffahrtsverkehr gewidmeten Arbeiten ermuntert. Leider bot der Kongreß für die kurze Zeit zu viel. Eine wesentliche Beschränkung des Stoffes ist für die weiterfolgenden Kongresse unbedingt erforderlich . . . "

Eine Beschränkung des Stoffes hat auch auf dem nachfolgenden Kongresse, der 1886 in Wien tagte, stattgefunden. Der 3. Kongreß fand in Frankfurt a. M. im Jahre 1888, der 4. Kongreß in Manchester 1890, der 5. Kongreß in Paris 1892, der 6. Kongreß in Haag im Jahre 1894 statt. Auf diesem Kongresse in Haag wurde in Anbetracht der engen Verbindung, die zwischen den Arbeiten der Kongresse für Seeschiffahrt und denen der Kongresse für Binnenschiffahrt besteht und mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, eine klare Scheidung zwischen dem Gebiete der See- und Binnenschiffahrt vorzunehmen, beschlossen, eine Verschmelzung des Marinekongresses mit dem Binnenschiffahrtskongresse unter der Bezeichnung „Internationaler Schiffahrtskongreß" vorzunehmen. Weiter wurde in Haag u. a. beschlossen, das Büro des Kongresses bis zur Bildung der Organisationskommission für den nächsten Kongreß betehen zu lassen und dem Büro zu gestatten, sich mit den korrespondierenden Mitgliedern der verschiedenen Länder in Verbindung zu setzen. Hiermit war ein Vorläufer des Internationalen Ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse, dessen Gründung bereits auf dem 1. Brüsseler Kongreß 1885 von dem Präsidenten Somzée am 30. Mai in der vorletzten Versammlung angeregt worden ist, gegeben. Der 7. Kongreß, der 1898 wieder in Brüssel stattfand, bezeichnet sich erstmalig als „Internationaler Schiffahrtskongreß". Hier wurden neben Fragen der Binnenschiffahrt in der 3. und 4. Abteilung auch Fragen der Seeschiffahrt, so über Seekanäle und Seehäfen behandelt.

Der 7. Kongreß hatte auch insofern seine besondere Bedeutung, als hier ein Studienausschuß zur Ausarbeitung eines Entwurfes für eine ständige Kommission eingesetzt wurde. Dieser Kommission gehörten u. a. 5 deutsche Vertreter an: Exzellenz Alfred Schulz, Berlin, Oberbaudirektor Franzius, Bremen, Oderstrombaudirektor Geheimrat L. Peschek, Geheimrat Franz Wittich, Charlottenburg, und der Präsident der Europäischen Donaukommission, de Loehr. Der 8. Kongreß fand in Paris statt. Hier wurden nach einem Bericht des Generalinspektors Barlatier de Mas, Paris, am 3. August 1900 in der Vollversammlung einstimmig die Beschlüsse gefaßt:

1. den in Brüssel gebildeten Studienausschuß als Internationale ständige Kommission der Schiffahrtskongresse einzusetzen,
2. in Brüssel ein ständiges Büro zu unterhalten,
2. die ständige Kommission zu ermächtigen, im Zwischenraum von möglichst 3 Jahren den Ort des neuen Kongresses festzusetzen.

Das Büro trat erstmalig am 24. Juni 1900 in Brüssel zusammen, um endgültig über die Stadt, in der der Kongreß stattfinden soll, Beschluß zu fassen. Auf Antrag der deutschen Vertreter wurde Düsseldorf gewählt. Gleichzeitig wurden auch die von Exzellenz Schulz und Geheimrat Sympher gemachten Organisationsvorschläge, die Abteilungen auf dem Kongreß nur auf zwei zu beschränken, angenommen. Auf dem Düsseldorfer Kongreß 1902 ist dann die endgültige Gründung des „Internationalen Ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse" vollzogen worden. In einer Sitzung am 2. Juli 1902 in Düsseldorf wurden u. a. Satzungsentwürfe, die das Ständige Büro ausgearbeitet und vor den Beratungen den Mitgliedern zugestellt hatte, eingehend beraten. An diesen Verhandlungen nahmen als deutsche Vertreter teil: Exzellenz Schulz, Berlin, Oberbaudirektor Franzius, Bremen, Geheimrat Wittich und Geh. Baurat Sympher, Berlin. Die Finanzierung der neuen Einrichtung des Ständigen Büros erforderte natürlich große Mittel, die von den an den früheren Kongressen beteiligten Regierungen angefordert wurden. Dieser Schritt hatte vollen Erfolg. 20 Regierungen hatten bereitwillig Beihilfen zur Verfügung gestellt, sodaß vor der Hand diese Frage keine Schwierigkeit machte. Dennoch entschloß man sich, Beiträge von den Schiffahrtsorganisationen, Städten, Handelskammern, Schiffahrtsgesellschaften usw. zu erbitten. Nach der im Jahre 1902 in Düsseldorf angenommenen Satzung wird der Verband gebildet:

1. aus Delegierten der Regierungen und Körperschaften, die dem Verband einen Beitrag gewähren,
2. aus persönlichen Mitgliedern, die als ständig oder zeitweilig eingetragen werden können,
3. aus Ehrenmitgliedern, die von der Internationalen Kommission ernannt werden.

Die Sprache auf dem Kongreß ist deutsch, englisch und französisch. Die nächsten Kongresse haben den Satzungen entsprechend im 3jährigen Termin 1905 in Mailand, 1908 in Petersburg, 1912 in Philadelphia stattgefunden. Im Jahre 1913 wurden die Satzungen neu herausgegeben, die in 3 Abschnitte gegliedert werden:

1. Zweck und Organisation.
2. Abhaltung der Kongresse.
3. Auflösung des Verbandes.

Der Artikel 1 lautet wie folgt:

„Der internationale ständige Verband der Schiffahrtskongresse bezweckt die Förgerung und Hebung der Binnen- und Seeschiffahrt.

Er führt die Arbeiten der zwölf bisherigen internationalen Schiffahrtskongresse, deren letzter zu Philadelphia im Mai 1912 stattgefunden hat, weiter.

Der Verbandszweck soll erreicht werden :

1. durch Abhaltung von Schiffahrtskongressen,
2. durch Veröffentlichung von Abhandlungen, Berichten und sonstigen Schriftstücken.

Der Verband steht unter der Leitung einer internationalen ständigen Kommission."

Auf die näheren Bestimmungen einzugehen, würde über den Rahmen und Zweck dieser Ausführungen hinausgehen. Der Zweck des Kongresses ist im allgemeinen die Forderung nach Hebung der See- und Binnenschiffahrt. Daran hat Deutschland selbstverständlich als ein Land mit mehr als 15 000 km schiffbaren Wasserstraßen und den großen Kanalbauten das größte Interesse gezeigt. Dies erhellt daraus, daß Deutschland bereits im Jahre 1901 als erste Großmacht einen jährlichen Beitrag von 5000 Franken

dem Internationalen Ständigen Büro geleistet hat, während die Feindbundstaaten viel später, so

Frankreich	im Jahre 1902	5000	Franken
Italien	„ „ 1902	2500	„
Rußland	„ „ 1903	800	„
Großbritannien	„ „ 1908	5000	„
Amerika	„ „ 1910	5000	„

Beitrag gezahlt haben. Auf allen Kongressen haben die deutschen Vertreter sich wissenschatflich hervorragend betätigt und Großes für die Schiffahrt nicht nur Deutschlands, sondern aller beteiligten Länder geleistet. Sieht man die Rednerlisten der einzelnen Kongresse oder die verschiedenen wissenschaftlichen Veröffentlichungen anläßlich dieser, so findet man eine große Anzahl deutscher Männer, die als die hervorragendsten Kenner auf den verschiedensten Gebieten der Schiffahrt auch vom Auslande angesprochen werden. Deutschland hat den Internationalen Ständigen Kongressen viel gegeben.

In Anbetracht dieser Tatsache muß eine Maßnahme der ehemaligen Feindbundstaaten verletzend wirken, nämlich der Ausschluß Deutschlands aus dem Internationalen Ständigen Verband der Schiffahrtskongresse. Ohne Einladung der deutschen Vertreter hat die Internationale Ständige Kommission, der auch 10 deutsche Mitglieder angehören u. a. auch Herr Geh. Baurat Prof. Dr. h. c. de Thierry, Berlin (2. stellv. Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt) und Herr Geh. Rat Prof. Dr. Ing. e. h. Engels, Dresden (korrespondierendes Mitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt), — den Ausschluß Deutschlands ausgesprochen. Auf eine private Anfrage ist dieser Beschluß bekannt geworden. Im Jahre 1923 hat der erste Internationale Kongreß in London getagt, an dem Deutschland nicht teilgenommen hat. Ueber den Kongreß selbst ist wenig in der Presse veröffentlicht worden. Ein weiterer Kongreß soll im Jahre 1926 in Kairo stattfinden. Wie die Bedeutung des internationalen ständigen Verbandes für Schiffahrtskongresse durch den Ausschluß Deutschlands gelitten hat, kann nur der ermessen, der die hervorragende Mitarbeit der deutschen Vertreter auf den verschiedenen Kongressen und die bedeutenden Arbeiten aus den verschiedenen Gebieten der deutschen Wissenschaft, die dem Internationalen Ständigen Verband der Schiffahrtskongresse geliefert wurden, kennt. In dem Verband hatte Deutschland — ohne Ueberhebung kann dies gesagt werden — wissenschaftlich die Führung. Auch was die Mitgliederzahl anbelangt, so standen im Jahre 1913 hier Deutschland mit 453 und die Vereinigten Staten mit 480 Mitgliedern an der Spitze, Frankreich hatte nur 339 Mitglieder. Von den 38 dem Verbande angeschlossenen Ländern stellte Deutschland allein ca. 1/5 der gesamten Mitglieder.

Schon werden Stimmen Angehöriger neutraler Staaten laut, die eine ersprießliche Arbeit des Verbandes ohne Mitarbeit Deutschlands nicht für möglich halten und daher sich selbst vom Verbande zurückziehen.

Die ehemaligen deutschen Mitglieder des Verbandes wissen, was sie auf den Kongressen wissenschaftlich gegeben haben, daher kann nur eine Wiederherstellung des Mitgliedsverhältnisses zum Internationalen Ständigen Verband der Schiffahrtskongresse geschaffen werden, wenn Deutschland in ehrenvoller Weise zum Wiedereintritt in den Verband eingeladen wird.

Neuzeitlicher Slipwagen.

Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. E. H. Lachmannn, Berlin.

Mehr und mehr gehen deutsche Binnenschiffahrtsunternehmungen, die über einen größeren oder kleineren eigenen Schiffspark verfügen, dazu über, aus Ersparnisgründen eigene Reparaturstätten für ihre Fahrzeuge zu schaffen. Einen wesentlichen Teil solcher Reparaturstätten bildet die Aufzugs- oder Slipanlage, die es gestattet, die zu untersuchenden oder zu reparierenden Fahrzeuge an Land zu nehmen zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten. Die bisher zur Verfügung stehenden Anlagen erfüllen zwar ihre Aufgabe, aber man kann nicht sagen, daß sie es in wirtschaftlicher Weise tun. Eine jetzt neu in Aufnahme kommende Anlage, die jedoch der Bedingung des wirtschaftlichen Arbeitens durchaus entspricht, soll im folgenden geschildert werden.

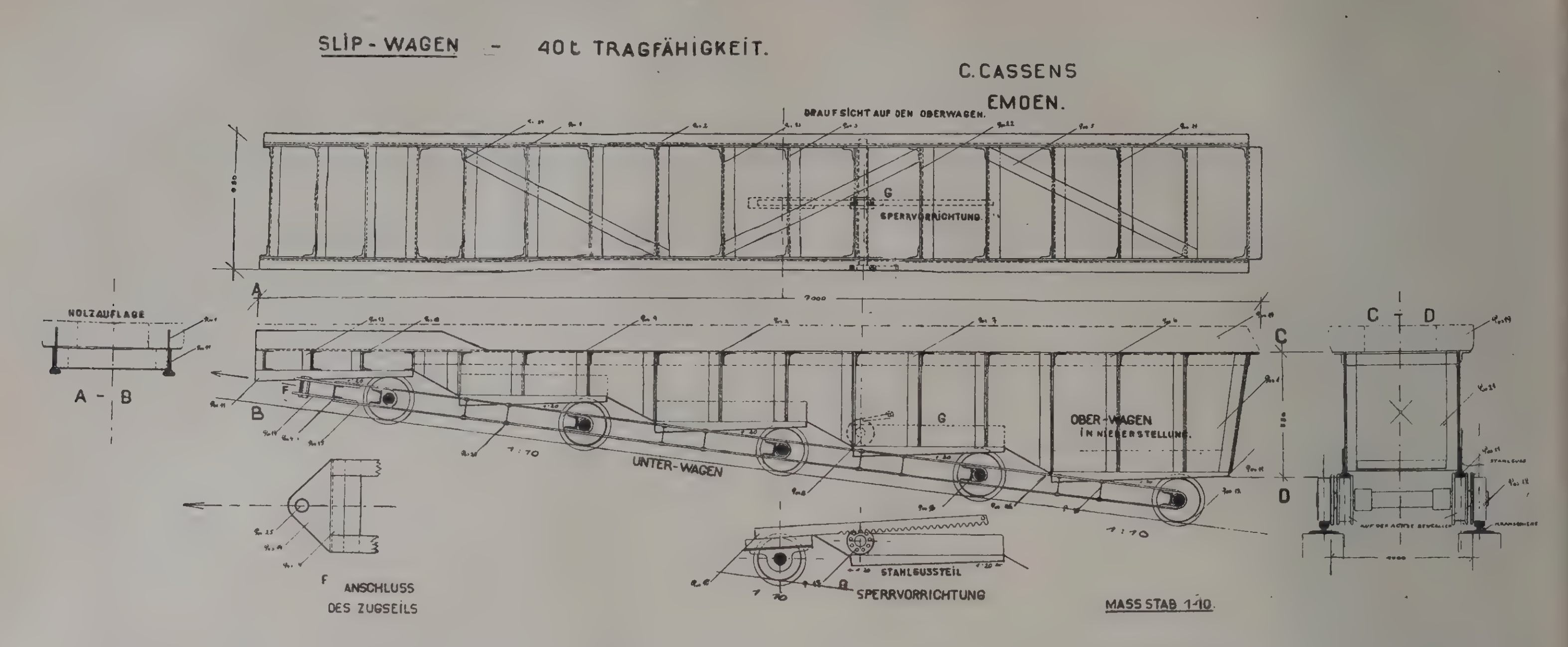
Ein Schiffsaufzug (Slip) besteht bekanntlich aus einer geneigten Ebene, auf der man ein zu reparierendes Wasserfahrzeug an Land ziehen, trocken setzen und nach beendeter Reparatur wieder zu Wasser lassen kann. Je nachdem das Wasserfahrzeug in der Richtung seiner Längsachse oder quer dazu aufgezogen werden soll, unterscheidet man Längsslips oder Querslips. Das Querslip ist zwar teurer in der Gesamtanlage, hat aber verschiedene Vorteile, die den Bau eines solchen in den meisten Fällen rechtfertigen werden.

Gleichgültig, ob es sich um ein Querslip oder um ein Längsslip handelt, besteht eine solche Anlage im allgemeinen aus 4 Teilen:

1. dem Unterbau,
2. der teils über, teils unter Wasser liegenden geneigten Gleisbahn,
3. dem Slipsschlitten oder Slipwagen und
4. der Aufzugsvorrichtung.

In diesem Zusammenhange interessiert nur der Slipschlitten oder Slipwagen. Der Slipschlitten wird als veraltet kaum noch gebaut. Bei den bisher gebauten modernen Anlagen handelt es sich daher meist um einen Slipwagen, der, auf Rädern laufend, unter das Wasserfahrzeug hinabgelassen und dann mit diesem durch die Aufzugsvorrichtung hochgewunden wird. Das Trockensetzen des Schiffes besonders bei größerem Eigengewicht erfordert jedoch bei den bisher ausgeführten Anlagen einen bedeutenden Aufwand von Arbeit und Zeit. Es müssen Kielblöcke, Kimmschlitten, Pallhölzer usw. untergebaut werden, die in langwieriger Handarbeit mittels der sogenannten „Bummelramme“ angekeilt werden, sodaß das zu reparierende Schiff vom Aufzugswagen frei kommt und dieser unter dem Schiff herabgelassen werden kann. Gerade die Arbeit des Trockensetzens des Schiffes, speziell das Aufkeilen der Pallhölzer, nimmt im ganzen Arbeitsvorgang etwa 80 % der zur Verfügung stehenden Zeit ein, die bei einfacheren Anlagen für ein Schiff von etwa 1000 t Tragfähigkeit im allgemeinen auf 12 Arbeitsstunden zu bemessen ist.

Die vorliegende Konstruktion zeigt einen neuen Weg, der diese Nachteile vermeidet und insbesondere die zeitraubende Arbeit des Aufkeilens auf ein Minimum reduziert. Wie bei den bisher gebräuchlichen modernen Anlagen handelt es sich dabei um einen Slipwagen, der in Eisenkonstruktion ausgebildet ist und auf Rädern läuft. Der grundlegende Unterschied zu den bisher bestehenden Konstruktionen ist jedoch der, daß der Wagen nicht einteilig, sondern zweiteilig ausgeführt ist. Er besteht aus einem Oberwagen und einem Unterwagen. Die nachfolgende Zeichnung gibt ein Bild dieser Anordnung.



Der Oberwagen ist durch eine Sperrvorrichtung mit dem Unterwagen fest verbunden und beide werden an einer Aufzugsvorrichtung, wie üblich, unter das aufzuholende Schiff hinabgelassen. Die obere Fläche des Oberwagens (Holzbelag) bleibt während des ganzen Bewegungsvorganges horizontal, sodaß das Schiff besonders beim Queraufschleppen sofort mit voller Bodenfläche aufsitzt und Deformationen des Schiffskörpers dadurch vermieden werden. Sobald das System aufgezogen ist und sich an dem Platze befindet, an dem das Fahrzeug abgesetzt werden soll, wird die Sperrvorrichtung zwischen Ober- und Unterwagen gelöst und der Unterwagen von neuem durch die Windevorrichtung etwas angeholt. Die Folge davon ist, daß der Oberwagen, infolge der Adhäsion des Holzbelages am Schiffsboden haftend, in der ursprünglichen Lage verbleibt, und nur der Unterwagen eine Bewegung nach aufwärts macht. Dabei rollen auf den Achsen des Unterwagens beweglich angeordnete Laufrollen auf ca. 1 m langen Stahlgußteilen des Oberwagens ab. Diese Stahlgußteile haben — und das ist das Wesentliche — Keilform mit einer aufwärts gerichteten Neigung von 1 : 20, sodaß durch das Aufholen des Unterwagens das Schiff im ganzen um ca. 5 cm vertikal gehoben wird. Nun werden unter den so gehobenen Schiffskörper die Pallhölzer ohne Zwang und ohne Einkeilen in wenigen Minuten untergesetzt und das Fahrzeug damit auf die für die Reparatur bestimmte Stelle abgesetzt. Nachdem dies geschehen, läßt man den Unterwagen durch Nachlassen der Winde infolge der Schwerkraft in seine alte Lage zum Oberwagen zurückgleiten, der dadurch in der umgekehrten Bewegungsfolge wie vorher wieder um 5 cm gesenkt wird und nunmehr das Fahrzeug freigibt. Durch neuerliches Einhaken der Sperrklinke wird der Oberwagen mit dem Unterwagen in der ursprünglichen Stellung wieder gekuppelt und nunmehr das ganze System zu neuer Verwendung freigegeben. Durch die kurze Bewegung des Unterwagens gegenüber dem Oberwagen, die nur einen Bruchteil der ursprünglichen Aufzugskraft benötigt, wird also die ganze zeitraubende Arbeit des Hochkeilens mit der Bummelramme überflüssig. Das ist ein Vorteil, der besonders bei Werftbetrieben mit starker Reparatur- oder Neubautätigkeit wirtschaftlich außerordentlich ins Gewicht fällt. Da keinerlei besondere bewegliche Teile oder sonstige maschinelle Einrichtungen gegenüber den früheren Konstruktionen notwendig sind, bleiben die Anlagekosten des neuen Slipwagens ungefähr mit denen der früheren Bauart gleich.

Infolge der Vorteile dieser Bauart haben sich eine Reihe deutscher Wasserbauverwaltungen bereits zu festen Aufträgen auf diese neue Konstruktion entschlossen. Eine Musteranlage befindet sich auf einem staatlichen Bauhof eines Wasserbauamtes der Nordseeküste im Betrieb.

Der in der Zeichnung gezeigte Slipwagen ist als Querslipwagen gebaut und besitzt eine Tragfähigkeit von ca. 40 t. Es erübrigt sich, darauf hinzuweisen, daß diese Tragfähigkeit durch Aenderungen der Abmessungen beliebig nach oben oder unten abgestuft und die gleiche Anlage auch als Längsslipwagen gebaut werden kann. Die Gesamtleistung der Anlage kann weiterhin in beliebigen Grenzen gehalten werden durch Anordnung einer Reihe von Slipwagen nebeneinander. Es wird immer von den lokalen Verhältnissen abhängen, was zweckmäßig zu wählen ist.

Ein Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt

wurde in der Woche vom 24. bis 29. November im Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln abgehalten. Aus der großen Reihe von 11 Vorträgen, die alle Gebiete der Binnenschiffahrt umfassen, z. B. auch die geschichtliche Entwicklung, die Tarif- und Rechtsfragen, sei hier besonders auf einige Vorträge hingewiesen, die für unseren Leserkreis Interesse haben dürften.

Dr. Esch, der Leiter des Instituts, der in diesem Sommer eine große Studienreise durch Nordamerika gemacht hat, berichtete an Hand zahlreicher Lichtbilder über die Binnenschiffahrtsverhältnisse der Vereinigten Staaten. Da ihm drüben in jeder Weise die größte Unterstützung zuteil geworden ist, konnte er sehr wertvolle und für die hiesigen Kreise ganz neue Mitteilungen bringen. Die Verkehrsverhältnisse Nordamerikas, in denen die großen Seen und gewaltigen Ströme eine hervorragende Rolle spielen, verdienen in mehr als einer Hinsicht eine viel größere Beachtung, als es bisher bei uns der Fall gewesen ist.

Dr. Flügel, Bremen, durch seine früheren Veröffentlichungen über die wirtschaftlichen Grundlagen unserer deutchen Welthäfen Hamburg und Bremen und als Herausgeber der Weser-Zeitschrift mit den Schiffahrtsverhältnissen des See- und Binnen-Verkehrs eng vertraut,

sprach über Wechselbeziehungen zwischen See- und Binnenschiffahrt.

Die rein technische Seite der Schiffahrt behandelte Dr.-Ing. Förster, Hamburg. Er brachte zahlreiche Lichtbilder aus der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt und erläuterte dabei die praktische Bedeutung der Modellversuchstechnik für die Binnenschiffahrt. Die erst seit einigen Jahren in Gang gekommenen Modellversuche für die Binnenschiffahrt haben, sowohl was die Schiffsform der Lastschiffe, als auch die Konstruktion des Fortbewegungmittels — Rad oder Schraube — und ihre Lage zum Schiff anbetrifft, doch schon zu wesentlichen Erfolgen geführt, z. B. auch was die Ausbildung des Ruders, Flettner-Ruder usw., anbetrifft.

Die betriebstechnischen Fragen des Binnenschiffahrts-Betriebs behandelte Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Teubert, Mannheim in seinem Vortrag über die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschiffahrt. Er gab eine systematische Einteilung des rechnerisch verwickelten Stoffes der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Binnenschiffahrt: Hauptkosten, Nebenkosten, Schiffskosten, Fahrkosten, Ruhekosten, Fortbewegungskosten, sächliche Kosten, persönliche Kosten, die Unterschiede zwischen der Selbstkostenberechnung der Lastschiffe und Kraftschiffe. Die Notwendigkeit betonend, vor allem durch die Nutzbarmachung der in den technischen Fortschritten steckenden Möglichkeiten, die Selbstkosten herunterzusetzen, wies Teubert besonders auch auf den neuen Lloydantrieb hin.

Der durch zahlreiche Lichtbilder anschaulich gemachte Vortrag von Baurat Bock, dem Vorstand des Kölner Hafenbauamtes, über Bau und Betrieb von Binnenschiffahrtshäfen gab eine Uebersicht über alle einschlägigen Fragen dieses heute gerade im Vordergrund des Interesses stehenden Fachgebietes. Bock entwickelte zunächst die Grundbedingungen für die Anlage von Binnenhäfen an Strömen und Kanälen, die Anordnung der Becken, der Einfluß der Wasserstände, die Notwendigkeit des Zusammenarbeitens zwischen Schiffahrt und Eisenbahn, die leider früher oft vernachlässigt worden ist. Er machte die Unterschiede zwischen Umschlagshafen und Industriehafen deutlich und wies auf die für jeden Typ wichtigsten Punkte, namentlich auch bezüglich der Erweiterungsmöglichkeit hinsichtlich leichter Zugänglichkeit und Entwicklungsmöglichkeit hin. Die technischen Einrichtungen: Krananlage, Verladebrücken, Eisenbahnkipper, Speicher, Schuppen usw. machte der Vortragende in verschiedenen Ausführungen anschaulich. Da sich die Vorträge über eine ganze Woche erstreckten, war es dem Berichterstatter leider nicht möglich, an allen teilzunehmen. Es sei der Vollständigkeit halber aber noch erwähnt, daß außer den oben besprochenen Vorträgen noch folgende Vorlesungen abgehalten wurden:

Rechtsanwalt Dubelman, Köln sprach über das Thema: Aus der Praxis des Binnenschiffahrtsrechtes, während Herr Dr. Napp, Köln, den Ausbau von Binnenwasserstraßen behandelte. Besonderes Interesse erweckten die Vorträge, die sich mit den schwebenden Zeitfragen des Binnenschiffahrtsgewerbes beschäftigten. Herr Direktor Tillich, Mülheim-Ruhr, sprach eingehend über die Bedeutung der Binnenumschlagstarife. Herr Dr. Klersch, Köln, über die weltwirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt, während Herr Professor Dr. Kuske, Köln, in interessanten Ausführungen die Grundgedanken in der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt darlegte. Die Rheinschiffahrt behandelte in einer besonderen Vorlesung Herr Dr. Schleichert, Duiburg Der Vortrag hatte das Thema: Die Rheinschiffahrt als Gegenstand der Staatspolitik und beleuchtete die Rheinschiffahrt als Gegenstand der hohen Politik der Rheinuferstaaten im letzten Jahrzehnt wie als Gegenstand der deutschen amtlichen Verwaltungspolitik.

Teubert.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Wir machen unsere Mitglieder nochmals darauf aufmerksam, daß mit Beginn des neuen Jahrganges die Zeitschrift an sämtliche Mitglieder des Zentralvereins kostenlos geliefert wird.

Große Ausschußsitzung. Die bereits vor längerer Zeit für die 2. Hälfte des Monats Januar 1925 in Aussicht genommene große Ausschußsitzung des Zentralvereins wird am 24. Januar 1925, nachmittags 5 Uhr, im Vereinshaus Deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstr. 4a stattfinden. Der stellvertretende Vorsitzende des Zentralvereins, Herr Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, wird einen Vortrag halten über „Schiffshebewerke".

Aus den zahlreichen bei uns eingegangenen Anfragen haben wir entnommen, daß das zu behandelnde Thema überall sehr großes Interesse findet. Da somit eine ausgedehnte Diskussion zu erwarten sein dürfte, haben wir uns entschlossen, den ursprünglich in Aussicht genommenen 2. Vortrag „über den zweckmäßigen Antrieb von Binnenschiffen" auf dieser Ausschußsitzung nicht stattfinden zu lassen.

Wir gestatten uns, sämtliche Mitglieder des Zentralvereins zu dieser Ausschußsitzung einzuladen.

Beitrag. Der Verwaltungsrat des Zentralvereins hat beschlossen, vom 1. Januar 1925 ab die Beiträge nach dem Vorkriegsstand festzusetzen, und zwar für körperschaftliche Mitglieder Mk. 50, für Einzelmitglieder Mk. 10.

Mitgliederverzeichnis. In dem kürzlich an unsere Mitglieder versandten Verzeichnisse sind versehentlich nicht aufgeführt worden:

Industrie- und Handelskammer Halberstadt.

Trier, Oberregierungs- und Baurat, Magdeburg, Gutenbergstraße 17.

Müller, Karl, Wasserbaudirektor, Hannover, Brandstraße 1.

Wasserstraßenjahrbuch 1925. Der Richard Pflaum-Verlag, München, teilt uns mit, daß der Preis des von Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, und Herrn Regierungsrat Dr. Zeitler, München, in Verbindung mit dem Zentralverein der deutschen Binnenschiffahrt herausgegebenen Wasserstraßenjahrbuches Mk. 10,— beträgt. Der in unserem letzten Rundschreiben mitgeteilte Preis von Mk. 6,— hatte nur Gültigkeit für Vorausbestellungen.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 12, S. 312) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

Welle & Co., Flußschiffahrt, Agentur und Kommission, Lübeck, Kanalstr. 11/19.

Oberbürgermeisteramt Düsseldorf.

Eisen- und Stahlwerk Hoesch, Aktiengesellschaft in Dortmund zu Dortmund.

Wittkop, B. Aktiengesellschaft für Tiefbau, Berlin-Lichterfelde, Marienstr. 6.

Einzelmitglieder:

Müller, Arthur, H. Reg.-Baumeister a. D., Blankenese, Bismarckstr. 9.

Proetel, Herm., Prof. an der Techn. Hochschule Aachen.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Belastung der deutschen Industrie und Schiffahrt mit Industrieobligationen. Die langwierigen Verhandlungen über das schwierige Problem der Schätzung des Betriebsvermögens der Schiffahrtsgesellschaften, die zwischen dem Reichswirtschaftsministerium einerseits, dem Verband Deutscher Reeder, Hamburg und dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin sowie dessen Körperschaften andererseits geführt wurden, sind zum Abschluß gelangt. Das unter die Belastung fallende Betriebsvermögen der Binnenschiffahrt wurde mit 100 Millionen, das der Seeschiffahrt mit 395 Millionen Goldmark festgesetzt, doch treten diese Zahlen praktisch nicht in Erscheinung, da die gemäß § 12 des Industriebelastungsgesetzes auszustellende Gesamtobligation auf das Betriebsvermögen der See- und Binnenschiffahrt in Höhe von 495 Millionen Goldmark ausgestellt wird. Diese Gesamtobligation für die deutsche Binnenschiffahrt wird von dem Präsidenten des Reichsausschusses, Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln unterzeichnet werden.

Nachdem das von den Finanzämtern für die Umlegung der Industriebelastung nach dem Industriebelastungsgesetz vom 30. 8. 24 zugrunde zu legende Material beim Statistischen Reichsamt eingegangen und ausgearbeitet worden ist, und nachdem die in § 5 Absatz 2 des Industriebelastungsgesetzes vorgesehene Schätzung des Gesamtbetriebsvermögens der Schiffahrtsunternehmungen und der Privat-, Klein- und Straßenbahnen erfolgt ist, haben die zuständigen Reichsminister den Prozentsatz des Betriebsvermögens, mit dessen Verzinsung und Tilgung der einzelne Unternehmer für die erste Umlegung belastet wird, auf 17,1 % festgesetzt.

Hierbei sind insbesondere diejenigen Veränderungen, die gegenüber dem von den Finanzämtern ermittelten Betriebsvermögen durch die in § 11 Absatz 2 des Industriebelastungsgesetzes und in § 9 der ersten Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Abrundungen sowie durch Abänderungen der Veranlagung bis zur Erteilung des Belastungsbescheides noch eintreten können, berücksichtigt worden, damit eine Gesamtbelastung mit fünf Milliarden Goldmark möglichst genau erreicht wird. Der einzelne belastete Unternehmer wird daher in Höhe von 17,1 % seines Betriebsvermögens eine Obligation auszustellen haben

Der Prozentsatz des Betriebsvermögens, von dem er später Zins- und Tilgungsbeträge nach Maßgabe des Aufbringungsgesetzes zu leisten haben wird, wird später festgesetzt werden.

Reichs-Wasserstraßenbeiräte. Der vom Reichsverkehrsministerium aufgestellte Entwurf eines Gesetzes betr. Reichswasserstraßenbeiräte wurde am 8. Januar 1925 im Reichsrat behandelt. Der Entwurf hat verschiedene Abänderungen erfahren.

Wir werden zu gegebener Zeit Näheres darüber berichten.

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Schleusenbetriebszeiten auf den Berliner Wasserstraßen. Am 5. Dezember 1924 sind die verkürzten Schleusenbetriebszeiten auf den Berliner Wasserstraßen in Kraft getreten. Dem vom Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen beim Polizeipräsidium gestellten Antrage, für die Dauer der Schiffahrt auch weiterhin die alte Schleusenbetriebszeit aufrecht zu erhalten, wurde stattgegeben.

Sonntagsbetriebszeit der Schleuse Parey. Die Betriebszeit an der Schleuse Parey an den Sonntagen wurde auf 11 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags verlegt.

Mecklenburgische Wasserstraßen. Am 1. 1. 1925 ist ein neuer Nachtrag zum Tarif für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 7. 6. 22 in Kraft getreten, wonach dieser Tarif auch für die mecklenburgischen Wasserstraßen gilt.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg.

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender 1925. In den nächsten Tagen erscheint in unserer literarischen Abteilung der

Westdeutsche Schiffahrts- und Hafenkalender 1925,

herausgegeben

von

Dr. W. Schmitz-Duisburg.

Der Kalender bringt die für die Schiffahrt wichtigen gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen, ferner Mitteilungen über Organisationen und Unternehmungen sowie Angaben über Fahrwasserverhältnisse usw. für das gesamte Rheinstromge-

biet, das Gebiet der westdeutschen Kanäle und die Weser. Er soll als

Nachschlagewerk

für Schiffahrts-, Hafenumschlags- und Lagereibetriebe, für Industrie- und Handelsfirmen, die mit der Schiffahrt in Beziehung stehen, dienen und ist besonders für jeden

Kapitän und Schiffsführer

wichtig.

Das Buch ist zum Preise von Mk. 5.— in der literarischen Abteilung des Vereins, der „Rhein", Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zu beziehen. Bestellungen nimmt die „Rhein" Verlagsgesellschaft, jederzeit entgegen.

Neuerscheinung in der literarischen Abteilung. Soeben ist in unserer literarischen Abteilung erschienen:

Der Rheinschiffahrtstag 1924.

Herausgegeben

von

Dr. W. Schmitz-Duisburg.

Der besondere und allgemeine Beifall, den der vorjährige Rheinschiffahrtstag gefunden hat, veranlaßte den Herausgeber, den Verlauf der Tagung und die Vorträge in einem Heft gesammelt vollständig wiederzugeben. Es wird fraglos für unsere Mitglieder von Interesse sein, an der Hand des Büchleins noch einmal die Tagung an dem geistigen Auge vorüberziehen zu lassen. Das Studium des Heftchens soll der Förderung der Gemeinschaftsarbeit im Gesamtinteresse der Rheinschiffahrt dienen. Das Buch ist zum Preise von Mk. 3.— bei unserer literarischen Abteilung, der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zu beziehen.

Die Auffassungen der rheinischen Handelskammern zur Paßfrage. Im Anschluß an die Schiffahrtssitzung der rheinischen Handelskammern in Köln am 30. Oktober 1924 hat der Verein die rheinischen Handelskammern gebeten, selbständige Beschlüsse herbeizuführen, die sich für eine beschleunigte allgemeine Aufhebung des Paßzwanges aussprechen und diese Beschlüsse dem Reichsministerium des Innern und dem Auswärtigen Amt zu unterbreiten.

Die Industrie- und Handelskammer Düesseldorf hat in einer Vollversammlung folgende Entschließung gefaßt:

„Erleichterung der Auslandsreisen.

Die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf hält es für dringend geboten, die noch aus den Kriegszeiten herrührenden Absperrmaßnahmen im Verkehr der Völker zu beseitigen. Hierbei muß das Ziel sein, auf dem Wege der Gegenseitigkeit so bald wie möglich den freien Verkehr der Vorkriegszeit wieder herbeizuführen. Vor allem aber spricht sich die Handelskammer auf das Nachdrücklichste für die sofortige Aufhebung aller die Ausreise behindernden deutschen Paß- und Verwaltungsvorschriften aus. Die deutschen Gebühren und Steuern, die auf dem Verkehr lasten, dürfen auf keinen Fall höher sein als die der ausländischen Staaten, um diese nicht zu Gegenmaßnahmen zu veranlassen. Die Unbedenklichkeitsvermerke der Finanzämter, die s. Zt. als Maßnahme gegen die Kapitalflucht eingeführt worden sind, dürften jetzt zu entbehren sein. Geschäftsreisen wenigstens sollten von den Gebühren für diese Vermerke sofort befreit werden, da diese Kosten den gesamten Geschäftsverkehr, vor allem in den Grenzgebieten, schwer belasten und wie eine Sondersteuer auf die heute so wichtigen Ausfuhrgeschäfte wirken. Nicht minder schwer als die finanziellen Lasten drücken die Opfer an Zeit, die durch die Erledigung der Förmlichkeiten hervorgerufen werden und die den Abschluß dringender Auslandsgeschäfte sehr häufig behindern oder gar vereiteln."

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 6. Jan. Nachdem die Tauchtiefe ab Breslau am 3. 12. noch auf 1.08 m herabgesetzt werden mußte, trat endlich am 5. 12. der sehnlichst erwartete Wasserwuchs im Quellgebiet der Oder ein, sodaß der größte Teil der auf der oberen Oder versommerten Talschiffahrt die Oder unterhalb Breslau erreichen konnte. — Bei Doberwitz, oberhalb Beuthen a/O., ist infolge einer Havarie ein mit Erzen beladener Bergkahn gesunken; die Fahrstraße wird jedoch nicht behindert. Am 17. 12. wurde von der Behörde angeordnet, die Wehre auf der oberen Oder zu legen, jedoch konnte diese Anordnung infolge Wetterumschlags wieder rückgängig gemacht werden. Andauerndes Winterwetter in den letzten Tagen des alten Jahres und besonders stärkerer Frost in den Feiertagen haben zur Einstellung der Schiffahrt auf der oberen Oder geführt. Auch unterhalb Breslau nimmt der Eisgang zu, sodaß die noch unterwegs befindlichen Schleppzüge bereits mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die märkischen Wasserstraßen sind ebenfalls mit Eis bedeckt, der Betrieb wird jedoch noch notdürftig aufrechterhalten. Die Verladungen sind dementsprechend überall stark abgeschwächt; in Stettin wurden aus mehreren Seedampfern Erze zur Lagerung in die Binnenfahrzeuge übernommen.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 10. Jan. Durch die vorübergehende Einstellung der Schiffahrt auf der Elbe und Oder (wegen Eisbildung) im Berichtsmonate wurde der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen stark berührt. Im übrigen konnte durch Wiederaufhebung einer Bekanntmachung der Regierung in Potsdam, die eine Einschränkung der Schleusenbetriebszeiten für die Wintermonate ab 1. Dezember vorsah, der Verkehr ohne größere Störungen abgewickelt werden. Gegenüber dem Vormonate ließ der Verkehr etwas nach, jedoch waren die Reedereien einigermaßen beschäftigt.

Elbe.

Hamburg, 5. Jan. Auch der Monat Dezember gestattete mit seiner überwiegend milden Witterung die Aufrechterhaltung der Flußschiffahrt, mit alleiniger Ausnahme einer kurzen Unterbrechung auf der Oberelbe, wo eine inzwischen aber schon wieder zu Ende gegangene Periode stärkeren Frostes vorübergehend zur Schiffahrtseinstellung führte. Aber Mangel an Niederschlägen verschlechterte die Wasserstandsverhältnisse beträchtlich und zwar bis zu einem Grade, der die Ausnutzungsmög-

lichkeit des Kahnraums auf den vierten Teil der vollen Ladefähigkeit herabdrückte. Nach den letzten Meldungen zeigen die Pegel minus 195 cm in Dresden und plus 52 cm in Magdeburg, liegen also weit unter dem normalen Stand. Trotzdem bleibt die Marktlage flau, denn das Einfuhrgeschäft ist im allgemeinen still und die Nachfrage nach Kahnraum daher verhältnismäßig klein. Die Schiffahrt nach Halle ist unterbrochen, da bis zum 14. Februar die Saale-Schleusen gesperrt sind, und für nach der Hallenser Gegend bestimmte Güter muß zur Zeit Aken als Umschlagsplatz dienen. — Wie sich im Januar die Witterungsverhältnisse gestalten werden, von denen ja die Flußschiffahrt in erster Linie abhängt, ist natürlich nicht vorauszusagen, und es bleibt zu bedenken, daß wir jetzt eigentlich erst in die richtigen Wintermonate eintreten und jeder Tag einen Witterungsumschlag und den Beginn einer Frostperiode bringen kann, sodaß nach wie vor bei Wasserverladungen Vorsicht geboten ist und die Benutzung der Eildampferverkehre sich jedenfalls empfiehlt. — Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 23; Schönebeck 24; Barby 25; Aken 26; Wallwitzhafen 27; Kleinwittenberg 36; Torgau 39; Riesa 42; Dresden 45; Laube/Tetschen 60; Aussig 65; Berlin, Kohlen 31; Getreide 37; Breslau, schw. Futtermittel 60; Schwergetreide 70 Goldpfennige für 100 kg, all Raten ausschl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 5. Jan. a) Unterelbe. Im Monat Dezember bewegte sich das Berggeschäft im Elbeverkehr in recht ruhigen Bahnen. Die Zufuhr von Importgütern war gering und wurden auch von diesen mäßigen Zufuhren mit Rücksicht auf die Gefahr des Einwinterns größere Mengen der Reichsbahn zur Verladung überwiesen. Das geringe Güterangebot und ein reichliches Raumangebot führten wieder zu Flußfrachten, die unter Berücksichtigung der geringen Raumausnutzungsmöglichkeit kaum die Selbstkosten deckten. Immerhin war es den größeren Elbeschiffahrtsunternehmungen möglich, ihre eigenen Räume, teils leer, teilweise mit leichter Ladung, nach der Tschechoslowakei zur Expedition zu bringen, wo nach wie vor für die nach Hamburg zur Verladung kommenden Zuckermengen erhebliche Räume beansprucht wurden. — Der Wasserstand der Elbe ließ nur eine geringe Raumausnutzung zu. Es zeigte der Dresdner Pegel am 1. Dez. 148 cm unter Null, am 4. Dez. 158 cm unter Null, am 11. Dez. 122 cm unter Null, am 20. Dez. 166 cm unter Null. — Die Anteilfrachten erfuhren im Monat Dezember sowohl nach der Mittelelbe wie auch nach Sachsen und Böhmen erhebliche Senkungen. An Massengütern kam vorwiegend Mehl, Getreide, Jute, Leinsaat, Kupfer zur Verladung. b) Mittelelbe. 1. Talverkehr. Da die Witterung im Durchschnitt sehr milde blieb, konnte die Schiffahrt bisher ihren ungestörten Fortgang nehmen. Das gesamte Mittelelbegeschäft stand noch fortgesetzt im Zeichen des Kahnraummangels. Auf die Ursachen haben wir wiederholt in unseren früheren Monatsberichten hingewiesen. Es ist nach wie vor in erster Linie das Fehlen der Bergtransporte, das den Kahnraummangel an der Mittelelbe verursacht. Infolgedessen mußte der für die Verladungen erforderliche Kahnraum fast ausnahmslos leer von Hamburg herangeschleppt werden. Daher kann natürlich trotz der relativ günstigen Frachten von einem guten Geschäft keine Rede sein. Die Leerbewegungen zehren von vornherein jeglichen Nutzen auf. An Kalisalzen wurden zirka 5000 to, an Steinsalz zirka 4000 to talwärts verladen. Die Zuckertransporte nahmen gegenüber den Vormonaten einen kleinen Aufschwung. Das Stückgutgeschäft verhielt sich in den gewohnten Grenzen. Die Frachten blieben während des Berichtsmonats unverändert. Die Wasserstände schwankten zwischen 71 cm als niedrigstem und 1,10 m als höchsten Wasserstand. — 2. Bergverkehr. Auch bei den Bergverladungen machte sich der Kahnraummangel fortgesetzt in empfindlichster Weise bemerkbar. Auch hier konnte die erforderliche Tonnage nur durch Leerschleppung herangeholt werden. Die Salzverladungen nach Böhmen waren etwas lebhafter und nach Sachsen fanden Zuckerverladungen in etwas erheblicherem Umfange als in den Vormonaten statt. Als Stückgut wurden Oele, Getreide, Mehl und dergleichen Güter nach Sachsen verladen. Die Frachten blieben unverändert. Das Importgeschäft ab Hamburg ließ nach wie vor stark zu wünschen übrig. — c) Oberelbe. Der Bergverkehr zeigte eine abnehmende Tendenz, sodaß sich der Wettbewerb um die vorhandenen Güter leider wieder recht unangenehm fühlbar machte. Zur Verladung gelangten nach Sachsen in der Hauptsache Getreide, Mehl, Phosphat, Schwefelkies, Salpeter, Roheisen, Oelfrüchte und Fettstoffe. Im Talverkehr wurde vor allem die Verladung deutscher Rohbraunkohle und Briketts ab Sachsen erheblich eingeschränkt. Auch die Verschiffung von Papier, Glas, Eisenblechen, ließ zu wünschen übrig. Der Zuckertransport ab Böhmen gestaltete sich sehr lebhaft. Außer Zucker gelangten von Böhmen zum Export Gerste, Schnittholz, Walzdraht, Glas, Malz, Bohnen, chemische Güter, Papier und Stückgüter. Unter den importierten Gütern sind besonders Salz, Kopra, Palmkern, Tran, Phosphat, Mehl, Getreide, Schwefelkies und Stückgüter zu nennen. — Wegen Frostgefahr sind die Moldau- und Elbwehre am 16. Dezember umgelegt worden, sodaß von da ab der Betrieb oberhalb Lobesitz als eingestellt zu betrachten ist. Während der Weihnachtsfeiertage hat starke Kälte eingesetzt, sodaß sich die Schiffahrtsgesellschaften veranlaßt gesehen haben, am 27. Dezember ihren regelmäßigen Betrieb einzustellen und die Fahrzeuge in die Winterhäfen zu nehmen. — Allgemeines. In welchem Umfange sich der am 1. Januar 1925 in Kraft tretende tschechoslowakisch-deutsche Seehafentarif schädigend für die Elbeschiffahrt auswirken wird, bleibt abzuwarten. Auch dieser neue Tarif zeigt, daß scheinbar ohne jede Rücksichtnahme der Wettbewerb gegen die Elbeschiffahrt durchgeführt wird. Der Forderung der Industrie des mitteldeutschen Wirtschaftsbezirkes, die Reichsbahn möge recht bald einen Abbau des Staffeltarifsystems vornehmen und zum bewährten Einheitstarif der Vorkriegszeit zurückkehren, schließt sich die Elbeschiffahrt nachdrücklichst an. Nur wenn die Bahn dieser durchaus berechtigten Forderung entspricht, wird es möglich sein, der Elbeschiffahrt in größerem Umfange wieder die Massengüter zuzuführen, die die Bahn mit Hilfe ihres Staffeltarifsystem vom Elbeweg abgezogen hat.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 6. Jan. Die Kanalschiffahrt war während des ganzen Dezember gut beschäftigt. In der Richtung Emden wurden besonders Kohlen zum Weitertransport nach Hamburg, Lübeck und Holland verladen, daneben geringere Mengen Eisen. Im Bergverkehr wurde der vorhandene Kahnraum fast restlos durch Erztransporte in Anspruch genommen. Daneben wurden geringere Mengen Grubenholz, Getreide und Stückgut verladen. In der Richtung Hannover war die Beschäftigung gleichfalls lebhaft. Wie im vorigen Monat wurden nach Hannover hauptsächlich Kohlen, von Hannover besonders Erz und Düngemittel verfrachtet. Die Verladung in den Zechenhäfen ließ zeitweise zu wünschen übrig. Besonders gingen die Verladungen von Spezialsorten schlecht von statten. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete normal. Zeitweise Stockungen entstanden durch die Reparaturarbeiten im Hebewerk. Die Verladeeinrichtungen des Dortmunder Hafens waren dem starken Verkehr entsprechend lebhaft

beschäftigt. In den einzelnen Häfen des Kanalgebietes gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Emden: Im Dezember sind in Emden angekommen 26 Dampfer mit rund 140 000 t Erz. Außerdem liefen 4 Dampfer mit Grubenholz, Getreide und Stückgütern ein. Seewärts wurden rund 70 000 t verschiedener Güter verladen, davon 58 000 t Kohle, 8000 t Eisen und 4000 t Briketts.

Dortmund: Im Hafen Dortmund sind im Monat Dezember angekommen 284 beladene und 20 leere Schiffe und 92 Schlepper mit insgesamt 163 563 t Ladung, davon 153 606 t Erz. Abgegangen sind 67 beladene und 223 leere Schiffe und 22 Schlepper mit insgesamt 37 944 t Ladung, davon 16 583 t Kohlen. Der Gesamt-Güterumschlag belief sich im Monat Dezember auf 201 507 t. Der Gesamtgüterumschlag in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dez. 1924 betrug 2 025 665 t. Seit Bestehen des Dortmunder Hafens wird dieser Umschlagverkehr nur von demjenigen des Jahres 1913 (2 109 488 t) übertroffen.

Wanne: Im Dezember wurden umgeschlagen 1. im Westhafen 138 842 t, davon 135 609 t Brennstoffe, 2. im Osthafen 5325 t. Der Gesamtumschlag im Monat Dezember betrug 144 167 gegen 151 295 t im Monat September. Verkehrsübersicht für das Jahr 1924 der Kanalhäfen Wanne. a) Umschlag im Westhafen. Anzahl der Schiffe 3072 im Jahr. Kohlen in Kübelwagen 1 503 401 t, Koks in Kübelwagen 76 549 t, Kohlen in offenen Wagen 108 934 t, Erz in offenen Wagen 19 221 t, sonstige Güter 3729 t, insgesamt 1 711 904 t. b) Umschlag im Osthafen. Anzahl der Schiffe 195. Güterklasse 1: 14 983 t, Güterklasse 2: 1788, Güterklasse 3: 2003, Güterklasse 4: 944, Güterklasse 5: 76 696 t, insgesamt 96 414 t. Gesamtumschlag im Ost- und Westhafen 1 808 321 t. Der Gesamtumschlag des Jahres 1922 betrug 1 694 624 t. Wasserumschlag in und aus Richtung in Tonnen: Duisburg: Inland 324 302 t, Ausland 988 314 t. Emden: 257 150 t. Bremen: 160 681 t. Hannover: 77 667t . Ingesamt 1 808 321 t.

Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat Dezember eingegangen: 108 Kähne mit 162 000 t Ruhrkohlen und 31 Kähne mit verschiedenen Gütern. Ausgegangen: insgesamt 147 Kähne mit 62 253 t Ladung, davon rund 30 000 t Erz und 20 000 t Kali. Außerdem wurden größere Mengen Salz und Zucker verladen.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 10. Jan. Der niedrige Wasserstand während fast des ganzen Monats hat den Schiffsverkehr stark beeinträchtigt. Die Schiffe waren größtenteils gezwungen, schon in den Rheinhäfen zu leichtern.

Die Umschlagsvorrichtungen im Osthafen (Kohlenhafen) sowohl als auch im Westhafen waren trotz alledem noch ziemlich gut beschäftigt. Auch sind noch ansehnliche Getreidemengen eingegangen, sodaß auch die Getreideelevatoren dauernd im Betrieb waren. Im übrigen hat sich der Verkehr in den Frankfurter Häfen wie folgt entwickelt. Angekommen: (Osthafen) 184 Fahrzeuge mit 106 436 t Ladung, (Westhafen) 111 Fahrzeuge mit 32 896 t Ladung; abgegangen: (Osthafen) 13 Fahrzeuge mit 2 698 t Ladung, (Westhafen) 51 Fahrzeuge mit 14 615 t Ladung. Der Gesamtverkehr in den Frankfurter Häfen war im Monat November wie folgt: Ankunft: 295 Fahrzeuge mit 139 332 t Ladung, Abgang: 64 Fahrzeuge mit 17 313 t Ladung, zusammen 359 Fahrzeuge mit 156 645 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Dezember 1924.

Im Verlauf der letzten Zeit haben sich in der Rheinschiffahrt nur geringe Aenderungen vollzogen.

Der nach dem Hochwasser im November eingetretene Rückgang des Wasserstandes setzte sich auch während des ganzen Monats Dezember weiter fort und erreichte einen Stand, wie er in diesem Jahre noch nicht zu verzeichnen war und wie er vor allem auch nach dem Hochwasser nicht erwartet wurde. Zu Anfang des Monats verzeichnete der Pegel in Caub eine Höhe von 1,68 m, um dann in ziemlich regelmäßig fallender Bewegung auf 1,44 m zu Mitte des Monats zu sinken. Seinen Tiefstand erreichte er dann am 28. Dezember mit 1,16 m Cauber Pegel, um in den letzten Tagen des Monats wieder eine geringe Steigerung zu erfahren. Durch dieses starke Kleinwasser waren natürlich Leichterungen im Gebirge in einem Maße erforderlich, welches das Leichtergeschäft in Salzig und Mannheim sehr lebhaft gestaltete und zwar besonders dadurch, daß die Schiffe infolge des zeitweise starken Nebels länger unterwegs waren und beim Eintreffen im Gebirge einen wesentlich niedrigeren Wasserstand vorfanden, als man voraussehen konnte. Beim Leichtern machte sich der Mangel an Zollbeamten sehr unangenehm bemerkbar. Vielfach konnten die Schiffe nur kaum bis zur Hälfte ihres Fassungsvermögens Ladung aufnehmen, während die tiefgehenden schweren Boote bereits außer Betrieb gesetzt werden mußten.

Die Verfrachtung von Kohlen einschließlich der Mengen, die auf Wiedergutmachung zu liefern sind, hat sich in den letzten Tagen, soweit eine solche nach den Seeumschlagshäfen Rotterdam und Antwerpen in Frage kommt, stark abgeschwächt. Auf den Kohlenumschlag wirkte der Umstand erschwerend, daß infolge der Nebelschwierigkeiten nicht in ausreichender Menge Kahnraum in die Ruhrhäfen einlief, sodaß der Kohlenzulauf aus dem Ruhrrevier fortlaufend gebremst werden mußte, um störende Kippersperren zu vermeiden. Infolge des von Ende Oktober bis Mitte November entstandenen Ausfalls in der Lieferung von Reparationskohle war man damit stark in Rückstand geraten, der bis Jahresschluß eingeholt werden mußte.

Die Nachfrage nach Schiffsraum wurde neben der Verminderung des Wasserstandes und dem vielfach auftretenden Nebel auch dadurch weiter verstärkt, daß infolge u. a. ungenügender Hafentiefe, namentlich in Mannheim und Kehl, auch der Oberrhein vermehrten Bedarf an Kahnraum zeigte, der jedoch nicht immer befriedigt werden konnte.

Durch den ungünstigen Wasserstand blieben die Mieten und Frachten sowohl in Ruhrort als auch in Rotterdam sehr hoch, sodaß im Durchschnitt die Sätze der früheren Monate überschritten wurden. An Tagesmieten nach Mannheim wurden zu Monatsanfang ab Rhein-Ruhr-Häfen 11 Pfg. je t Tragfähigkeit (bei 25 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort) und ab Rhein-Herne-Kanal 12 Pfg. (bei 25 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort) bezahlt. Gegen Monatsmitte erhöhte sie sich um je 1 Pfg. Vor den Feiertagen machte sich wieder ein kleiner Rückgang in den Sätzen bemerkbar; dies war einmal auf die geringen Abgangsmengen während der Feiertage, dann aber auch auf die zu langen Reisen zurückzuführen; daher notierte die Schiffsmiete z. B. am 29. Dezember ab Rhein-

Ruhr-Häfen 8 u. 10 Pfg. und ab Rhein-Herne-Kanal 9 Pfg. (bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort). Die Frachten nach Rotterdam wurden zu Anfang des Monats mit 1,50 Gulden (bei freiem Schleppen und 15 Tage Laden und Löschen) und 1,60 Gulden (einschließlich 15 Tage Laden und Löschen) notiert. Sie stiegen gegen Mitte des Monats auf 1,70 bezw. 1,80 Gulden, um in der zweiten Monatshälfte auf diesem Stand zu verbleiben.

Einen außergewöhnlich niedrigen Stand nahmen die Schlepplöhne von hier nach Mannheim ein. Sie wurden anfangs des Monats mit 1,75 Mk. für die geladene Tonne notiert, um gegen Monatsmitte auf 1,30—1,50 Mk. zu fallen. Ende des Monats waren sie auf einen Satz von 1,15 Mk. gesunken. Es kommt noch hinzu, daß die Schleppmengen nur etwa die Hälfte der Schiffsgrößen ausmachen, also ungewöhnlich hoher Leerraum mitbefördert werden muß.

Beim Umschlagsgewerbe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hat sich der Verladebetrieb an den Kranplätzen gegenüber dem Vormonat etwas gehoben.

In der Getreidespedition sind die Ankünfte außerordentlich stark zurückgegangen, da die Einfuhr fast zum Stehen gekommen ist. Die Betriebe im Duisburger Innenhafen leiden wieder außerordentlich unter dem ungünstigen Wasserstand, der schon während des ganzen Monats ein Leichtern der Schiffe notwendig machte.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Die Tarifpolitik der Reichsbahn. Auf eine Entschließung des Verkehrsausschusses des Reichsverbandes der deutschen Industrie über den Tarifabbau bei der deutschen Reichsbahn ist von dem Generaldirektor der deutschen Reichsbahn unter dem 30. November folgende Antwort eingelaufen:

„Die Reichsbahn ist den Wünschen der Wirtschaft auf Tariferleichterungen durch die allgemeine Frachtermäßigung am 18. September d. J. im Rahmen des ihr zurzeit Möglichen entgegengekommen. Die erneut beantragte durchgängige Herabsetzung der Frachten um 15 % bedauern wir nicht in Aussicht stellen zu können.

Bei den Lasten, die der Reichsbahn aus den Londoner Vereinbarungen erwachsen, und die wir als bekannt voraussetzen dürfen, ist vielmehr — nicht zuletzt auch aus außenpolitischen Rücksichten — jetzt mehr noch als früher äußerste Vorsicht in der Tarifgebarung geboten. Der augenblickliche Stand der Tarife ist durch den verlorenen Krieg und die infolgedessen gegenüber 1914 völlig veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse bedingt. Wirkt sich schon — wie auch im Auslande — die allgemeine Weltteuerung bei Bemessung der Frachten aus, so muß weiter darauf hingewiesen werden, daß wichtige Industriegebiete (Lothringen, das Saargebiet und ein großer Teil Oberschlesiens) mit ihrem besonders günstigen Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben weggefallen sind, daß weiter infolge der Rhein-Ruhrbesetzung bisher große Einnahmen aus diesen Gebieten ausblieben und der Verkehr im übrigen Deutschland zurückging, ohne daß die Ausgaben entsprechend herabgesetzt werden konnten, sowie schließlich auch, daß zahlreiche billige Ausnahmetarife unter dem Zwange der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse eingeführt werden mußten.

Sieht man von Belgien, Frankreich und Italien ab, wo die Tarife infolge des Währungsverfalls hinter der Vorkriegshöhe zurückgeblieben sind und die Eisenbahnen mit beträchtlichen Fehlbeträgen arbeiten, so sind auch im Ausland die Frachten — zum Teil sogar wesentlich — höher als im Jahre 1914. Die Steigerungen in Schweden, den Niederlanden und der Schweiz gehen dabei weit über die deutsche Erhöhung hinaus.

Bei der letzten allgemeinen Herabsetzung der Güterfrachten sind im übrigen auch die Frachten einer großen Zahl von Ausnahmetarifen, darunter z. B. der Ausnahmetarife für Holz, Erze (7 und 7 b), Düngemittel und Ausfuhrsalz sowie des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs mit ihren Massensendungen, ermäßigt worden. Ausgeschlossen wurden damals im wesentlichen nur die Ausnahmetarife, die entweder bereits eine weitgehende Ermäßigung der regelrechten Frachten gewährten oder besondere den Verhältnissen angepaßte Wettbewerbssätze gegenüber ausländischen Häfen aufwiesen. Gleichwohl sind wir bereit, die Möglichkeit weiterer Tariferleichterungen im einzelnen zu prüfen.

Was die ferner angestrebte Aenderung der Normaltarife anlangt, so haben wir bereits eine Prüfung eingeleitet, ob nicht jetzt, wo mit gleichbleibenden Währungsverhältnissen gerechnet werden darf, die Normaltarife und der allgemeine Kohlenausnahmetarif, allerdings ohne Beeinträchtigung ihres finanziellen Ergebnisses, einer Neugestaltung im gesamten Aufbau bedürfen. Dabei wird auch das Spannungsverhältnis der einzelnen Klassen zueinander (die sogenannte horizontale Staffelung) erörtert werden, wenn auch ein Ausgleich der hier sich vielfach entgegenstehenden Wünsche der verschiedenen Wirtschaftszweige schwierig sein wird.

Inwieweit der auch von anderer Seite bereits angeregten Staffelung der Abfertigungsgebühr in den Nachentfernungen nähergetreten werden kann, wird zurzeit ebenfalls schon geprüft.

Wenn in Ihrem Antrag schließlich darauf hingewiesen wird, daß die in den Reparationsvereinbarungen vorgesehenen Schon- und Uebergangsfristen die Möglichkeit weiterer Tarifermäßigungen bieten, so trifft dies doch nur in sehr beschränktem Umfange zu. Eine Ansammlung gewisser Reserven ist jedenfalls unerläßlich, ja vorgeschrieben, wenn nicht später eine allgemeine Erhöhung der Tarife nötig werden soll, die in ihren Folgen das Wirtschaftsleben zweifellos schwerer treffen müßte als die Beibehaltung der jetzigen Tariflage. Wie früher wird es uns dagegen voraussichtlich auch ferner möglich sein, Tarifhärten auszugleichen. Auch sind wir, wie bereits oben erwähnt, nach wie vor bereit, bei nachgewiesenem Bedürfnis Anträgen auf Frachterleichterungen nachzugehen, denen durch Aenderung der Gütereinteilung oder durch Ausbau der Ausnahmetarife Rechnung getragen werden kann.

Daß in dieser Hinsicht den Wünschen der Wirtschaft im laufenden Jahre bereits nach Möglichkeit, und zwar in beträchtlichem Umfange entgegengekommen ist, dürfen wir zur Kennzeichnung der bisherigen Tarifpolitik der Reichsbahn hervorheben.“

See-Hafenausnahmetarife der Reichsbahn. Mit Wirkung vom 6. 12. 24 ist der Ausnahmetarif 73 für Holzschliff und Holzstoff der Klasse D sowie Papier der Klasse B zur Ausfuhr über See eingeführt worden. Der Tarif gilt zwischen den Stationen Tilsit und Ragnit einerseits und den verschiedenen Stationen von Königsberg andererseits, jedoch nur während Einstellung der Binnenschiffahrt.

Seehafenausnahmetarife für belgische und holländische Nordseehäfen. Auf Grund der Friedensvertragsbestimmungen sind folgende deutsche Seehafenausnahmetarife auf die belgischen Nordseehäfen ausgedehnt worden:

33 B für Spielwaren
34 B für Hanf
53 B für Fluß- und Schwerspat
55 B für Wetzsteine
61 B für Tonwaren
35 B für Eisen und Stahl
49 B für Glaswaren
52 B für Papier und Pappe.

Die Tarife gelten zur Ausfuhr bezw. Einfuhr über die deutsch-belgischen und deutsch-elsaß-lothringischen Grenzstationen.

Ferner finden mit Wirkung vom 1. Januar 1925 ab die 5 ersten obengenannten Seehafenausnahmetarife auch auf die niederländischen Seehäfen Anwendung.

Güterverkehr nach Belgien, Frankreich und Luxemburg. Die Reichsbahndirektion Essen bittet um Bekanntgabe folgenden Schreibens:

„Bei den Verkehrsinteressenten scheint noch immer die Ansicht vertreten zu sein, daß eine direkte Abfertigung im Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg auch nach Uebernahme der Regiestrecken durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach wie vor nicht möglich sei. Dies trifft nicht zu. Mit Gültigkeit vom 16. November 1924 ist der direkte Verkehr mit vorbezeichneten Ländern wieder aufgenommen worden, und zwar auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens von Bern und der besonderen Zusatzbestimmungen, wenn auch zurzeit noch mit der Beschränkung, daß die Fracht bis zur Grenze stets vom Versender und ab dort vom Empfänger zu zahlen ist. Die Sendungen können also wieder mit direktem internationalen Frachtbrief von der Versand- bis zur Bestimmungsstation abgefertigt werden. Eine Abfertigung an eine Mittelsperson an der Grenze (Grenzspediteur), die die Weiterbeförderung mit neuem Frachtbrief vornimmt, wie dies zur Zeit der Regie der Fall war, ist demnach nicht mehr erforderlich."

Gemischter Eisenbahn-Gerichtshof in Düsseldorf. Zur Regelung von Streitigkeiten mit der französisch-belgischen Regieverwaltung war durch Verordnung der Regieverwaltung in Düsseldorf eine Gemische Gerichtskommission für den Bereich der Regiedirektion Essen eingesetzt worden. Von deutscher Seite ist als ordentliches Mitglied Herr Rechtsanwalt Dr. Bräutigam in Düsseldorf von der Besatzung berufen worden. Außer dem Genannten gehören dem Gerichtshof 2 Mitglieder der französischen Besatzung an, die das Diplom zur Ausübung des Richterberufes besitzen. Der Gemischte Gerichtshof befaßt sich mit Klagesachen, die sich auf Unfälle und Haftpflichtfragen der Regie beziehen. Dieser Gemischte Gerichtshof besteht auch nach Abzug der Regie in Düsseldorf weiter. Anfragen über Klagesachen sind an die Gerichtsschreiberei der Gemischten Eisenbahngerichtskommission in Düsseldorf, Stahlhof, zu richten.

Herr Rechtsanwalt Dr. Bräutigam macht durch besonderes Schreiben darauf aufmerksam, daß diese Kommission in nächster Zeit ihre Tätigkeit aufnehmen werde. Er macht gleichzeitig im Interesse der in Betracht kommenden Wirtschaftskreise darauf aufmerksam, daß eine Klage zur Verfolgung von Ansprüchen gegen die Regie innerhalb einer dreimonatigen Ausschußfrist bei der Kommission eingereicht sein muß.

Bei dieser Gelegenheit wird darauf hingewiesen, daß die Reichsregierung ihre bisherigen Bedenken gegen die Tätigkeit dieses Gerichtes fallen gelassen hat. Es wird daher empfohlen, etwaige Klagesachen ungesäumt bei der genannten Stelle anzubringen.

Abwicklungsstelle der französisch-belgischen Eisenbahnregie. Die französisch-belgische Eisenbahnregie hat ihre Abwicklungsstelle von Mainz nach Paris, Rue de Bukarest 15, verlegt. Alle Entschädigungsforderungen für Verluste, Beschädigungen, Verzögerungen usw. sind indessen wie bisher an Herrn Liebert, Mainz, Kaiserstraße 3, zu richten, der vorläufig mit der Abwicklung betraut ist.

Tarifnachrichten.

1. Mit Wirkung vom 29. 12. 24 wurde der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 43 (Güter der Tarifklassen A—C sowie der Klasse D zur Durchfuhr durch Deutschland zwischen deutschpolnischen usw. Uebergängen und den Seehäfen) auf den Verkehr zwischen den deutsch-tschechoslowakischen und deutsch-österreichischen Grenzübergangsstationen, den Donauumschlagsplätzen Regensburg und Passau-Hauptbahnhof sowie Prostken einerseits und den verschiedenen Stationen von Königsberg andererseits ausgedehnt.

2. Die Stationen Regensburg-Donaulände sowie Passau Hauptbahnhof und Passau-Donaulände wurden mit Frachtsätzen der Abteilung II (Magnesit) und III (Magnesitsteine) in den Durchfuhrausnahmetarif D 95 (Bayerische Donauumschlagsplätze-Frankreich) einbezogen.

3. Der Ausnahmetarif 44 für Getreide usw. ist bis auf Widerruf auch auf diejenigen Sendungen ausgedehnt worden, die zu Schiff nach Ludwigshafen oder Straßburg-Rheinhafen befördert, dort umgeschlagen und über Mannheim oder Kehl mit der Eisenbahn nach der Schweiz weiterbefördert werden.

Ferner sind mit Wirkung ab 14. November d. J. die Frachtsätze für Getreide zwischen Kehl und Basel um etwa 35 % herabgesetzt worden.

Steuerfragen.

Vermögenssteuer 1924. Unter dem 11. Dezember 1924 hat der Reichsminister der Finanzen einen Erlaß über die Vermögenssteuer 1924 (Geschäftsnr. III C3 5400) herausgegeben. Der Erlaß behandelt folgende Einzelfragen:

1. Veranlagung der kurshabenden Erwerbsgesellschaften.
2. Behandlung des nicht voll eingezahlten Grund- oder Stammkapitals.
3. Bedeutung der Goldmarkbilanzen.
4. Berichtigung des Wehrbeitragswerts bei bebauten Grundstücken.

Verordnung über die Gesellschaftssteuer bei der Aufstellung von Goldbilanzen. Im Reichsanzeiger Nr. 285 vom 3. 12. 1924 ist eine Verordnung des Reichsfinanzministers vom 1. 12. 24 veröffentlicht, die die Gesellschaftssteuer bei der Aufstellung der Goldbilanzen behandelt. Die Verordnung ist auf Grund des § 20 der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. 12. 1923, Reichsgesetzblatt I Seite 1253, erlassen worden. Wir machen die Leser unserer Zeitschrift darauf aufmerksam.

Durchführungsbestimmungen über die zweite Herabsetzung der Umsatzsteuer vom 3. Dezember 1924. Auf Grund des Artikels IV § 2 der zweiten Verordnung des Reichspräsidenten Ebert über wirtschaftlich notwendige Steuermilderungen vom 10. November 1924 (Reichsgesetzblatt I S. 737, vgl. auch Heft 48—52/24 Seite 379 dieser Zeitschrift) wird folgendes bestimmt:

§ 1.

(1) Ist eine Umsatzsteuer für eine Lieferung oder sonstige Leistung zu entrichten, die nach den vor dem 1. Januar 1925 geltenden Vorschriften einem Steuersatz von zwei oder fünfzehn vom Hundert unterlag, so richtet sich die Höhe des Steuersatzes dann nach den Vorschriften des Artikels II § 1 und § 2 Abs. 1 der Verordnung vom 10. November 1924, wenn bei der Versteuerung nach vereinnahmten Entgelten die Vereinnahmung, bei der Versteuerung nach Leistungen die Lieferung oder sonstige Leistung nach dem 31. Dezember 1924 liegt. Maßgebend ist die Versteuerungsart, die für den Steuerpflichtigen am 1. Dezember 1924 galt.

(2) Abweichend von der Bestimmung des Abs. 1 haben die nach § 15 oder § 21 des Umsatzsteuergesetzes steuerpflichtigen Unternehmer auch bei der Versteuerung nach vereinnahmten Entgelten Beträge, die sie in der Zeit vom 16. bis 31. Dezember als Anzahlungen auf nach dem 31. Dezember zu bewirkende Lieferungen vereinnahmten, nur nach dem Steuersatz von 10 Prozent zu versteuern.

§ 2.

Das Verbringen von Gegenständen des § 15 des Umsatzsteuergesetzes (§ 17 Nr. 3) oder die Lieferung von Gegenständen des § 21 des Umsatzsteuergesetzes (§ 23 Abs. 1 Nr. 4) ins Inland unterliegt dem Steuersatz von 10 Prozent, wenn das Verbringen oder die Lieferung nach dem 31. Dezember 1924 erfolgt.

§ 3.

In den Fällen des Artikels II § 3 und § 5 der Verordnung vom 10. November 1924 ist die Lieferung oder Leistung von der erhöhten Umsatzsteuer befreit, wenn das Entgelt nach dem 31. Dezember 1924 vereinnahmt wird.

§ 4.

Der Vergütungsanspruch des Erwerbers nach § 20 des Umsatzsteuergesetzes beträgt 10 Prozent des entrichteten Entgelts, wenn der Vergütungsanspruch vor dem 1. März 1925 bei einer Steuerbehörde des Reiches geltend gemacht wird.

§ 5.

Beträgt die Umsatzsteuer eines Unternehmers für Leistungen aus Verträgen, die vor dem 15. November 1924 abgeschlossen worden sind, nach § 1 nur 1½ oder 10 Prozent oder sind nach § 3 Leistungen aus solchen Verträgen von der erhöhten Umsatzsteuer befreit, so ist der Steuerpflichtige mangels abweichender Vereinbarung verpflichtet, dem Empfänger der Leistung einen Nachlaß vom Entgelt zu gewähren, der der Minderung der auf die Leistung entfallenden Umsatzsteuer infolge der Herabsetzung des Steuersatzes oder infolge der Befreiung von der erhöhten Umsatzsteuer entspricht. Ist der Vertrag vor dem 25. September 1924 abgeschlossen worden, so erstreckt sich der Anspruch auf Preisnachlaß auch auf die durch die Verordnung vom 14. September 1924 begründete Minderung. Der Anspruch auf Preisnachlaß bildet keinen Grund zur Vertragsaufhebung.

§ 6.

(1) Der Vergütungsanspruch des Ausfuhrhändlers nach § 4 des Umsatzsteuergesetzes beträgt für die Fälle der allgemeinen Umsatzsteuer 2 Prozent, für die Fälle der erhöhten Umsatzsteuer 15 Prozent, wenn der Umsatz ins Ausland in der Zeit zwischen dem 1. Januar 1925 und dem 31. März 1925 getätigt wird.

(2) Die Bestimmung des Abs. 1 gilt nicht für Vergütungsansprüche, die nach dem 30. April 1925 bei einer Steuerbehörde des Reichs geltend gemacht werden.

Die Berücksichtigung der Umsatzsteuersenkung bei Vertragsabschlüssen. Durch die Zweite Verordnung des Reichspräsidenten über wirtschaftlich notwendige Steuermilderungen vom 10. November 1924 ist mit Wirkung vom 1. Januar 1925 der Satz der allgemeinen Umsatzsteuer von zwei vom Hundert auf einundeinhalb vom Hundert, der Satz der erhöhten Umsatzsteuer von fünfzehn auf zehn vom Hundert herabgesetzt worden. In den Durchführungsbestimmungen wird in entsprechender Weise wie bei der Ermäßigung der Umsatzsteuer zum 1. Oktober 1924 ein zivilrechtlicher Anspruch auf Preisnachlaß in Höhe von einhalb vom Hundert oder fünf vom Hundert für Leistungen aus solchen Verträgen gewährt werden, die vor dem Erlaß der Verordnung des Reichspräsidenten abgeschlossen worden sind, aber erst nach dem 31. Dezember 1924 ausgeführt werden. Die Geschäftswelt wird jedoch schon jetzt darauf hingewiesen, daß dieser Anspruch selbstverständlich nicht für Leistungen aus Verträgen erhoben werden kann, die zu einer Zeit abgeschlossen worden sind, zu der den Vertragschließenden bei der Preisvereinbarung die Senkung der Steuersätze bekannt gewesen sein muß.

Verschiedene Mitteilungen.

Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Die Hafenbautechnische Gesellschaft hält ihre diesjährige (7.) Hauptversammlung am Freitag, den 22. bezw. Sonnabend, den 23. Mai 1925 in Breslau ab.

Internationale Schiffahrtskonferenz in London. In verschiedenen Fachzeitschriften war vor kurzem die Rede von einem in London abgehaltenen Schiffahrtskongreß, „an dem auch das deutsche Reich beteiligt war".

Um Irrtümern vorzubeugen, sei hier festgestellt, daß es sich hierbei nicht um einen Schiffahrtskongreß nach Art der in früheren Jahren durch den „Ständigen Internationalen Verband" abgehaltenen Kongresse handelt (vergl. den in diesem Heft erschienenen Aufsatz), sondern um eine Seeschiffahrtskonferenz, an der Vertreter des Verbandes Deutscher Reeder teilgenommen haben.

Schiffahrt durch den polnischen Korridor. Ueber die Durchgangsschiffahrt von Ostpreußen nach der Oder liegen

jetzt nach Mitteilung der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung Erfahrungen vor, die für Schiffahrttreibende nicht ohne Belang sein werden. Vor einiger Zeit ist ein Dampfer von Länge = 31 m, Breite über alles = 5,1 m, über Spant = 3,1 m, Tiefe = 0,68 m, 75 PS und einer Geschwindigkeit von 15 km/st von Elbing nach Breslau gefahren. Für die Durchgangsstrecke hat er fünf Tage gebraucht. An Kosten sind dabei entstanden: Für Paßbilder 10 Mk., für das polnische Transitvisum je 5.— Mk., zusammen 20 Mk., für Schleusenabgaben auf der polnischen Strecke in Brahemünde, Bromberg, Gromaden und Czarnikau zusammen 17,64 Mk. Die Kosten für die Betriebsstoffe betrugen in Elbing 227,50 Mk., in Bromberg 126,50 Mk. Das Ufergeld beim Anlegen in Bromberg war ungewöhnlich hoch, sodaß andere Anlegeplätze vorzuziehen sein möchten. Beachtenswert ist die Notwendigkeit, blaue Transitsignale zu führen. — Nähere Auskunft erteilt der Regierungspräsident in Schneidemühl.

Vom Oder-Spree-Kanal. Nachdem am 1. Juni 1924 das Neubauamt für die Erweiterung des Oder-Spree-Kanals wegen vorläufiger Zurückstellung des Baues der Schleppzugschleusen in Wernsdorf, Große Tränke, Fürstenwalde und Kersdorf aufgelöst wurde, ist die Neubauabteilung in Fürstenberg a. O. zum selbständigen Neubauamt erhoben worden. Diesem liegt nun der Bau des zweiten Abstiegs des Kanals bei Fürstenberg a. O. und der Ausbau der Mündung in die Oder ob. Der Vorstand des früheren Neubauamtes Fürstenwalde, Regierungs- und Baurat Piper, ist jetzt, nach halbjähriger Leitung des Schleusenentwurfsbüros bei der Regierung in Potsdam nach Münster in Westfalen als Dezernent für das staatliche Schleppmonopol auf dem Mittellandkanal (Rhein-Hannover) versetzt. Die weitere Bearbeitung der Entwürfe für den Spreeausbau von Kersdorf bis Neu-Zittau in Verbindung mit der Wasserkraftausnutzung und der Wasserwirtschaft besorgt das Wasserbauamt Fürstenwalde. (Frankfurter Oder-Zeitung, Frankfurt-Oder, 14. 12. 24. Nr. 295.)

Elbschifferprüfung. Die Elbschiffer-Prüfungskommission zu Rathenow hält die vorgeschriebene, ordentliche Schifferprüfung bei ausreichender Anzahl der Prüflinge am Sonnabend, den 31. Januar 1925 ab. Anmeldungen hierzu sind rechtzeitig an das Wasserbauamt Rathenow zu richten. Zur Prüfung als Segelschiffsführer werden nur Schiffer zugelassen, die mindestens eine praktische Tätigkeit von 5 Jahren nachweisen können. Prüflinge zum Dampfschiffsführer müssen mindestens 25 Jahre alt sein und außer der 5jährigen noch eine mindestens 2jährige Tätigkeit auf Dampfschiffen nachweisen können. Der selbstgeschriebenen Meldung sind beizufügen:

1. selbstgeschriebener Lebenslauf,
2. polizeiliches Führungszeugnis von der zuständigen Polizeibehörde (nicht Gemeindevorstand),
3. Dienstbuch oder
4. Zeugnisse über die letzten 5 Jahre der Beschäftigung.

Vom Mittellandkanal. Wie der Hannoversche Anzeiger berichtet, hat die Reichswasserstraßenverwaltung auf Grund des Wassergesetzes beantragt, ihr dauernd das Recht zu verleihen, aus dem Oberwasser des Innerstewehres bei Steuerwald an allen Tagen, an denen die Innerste mehr als 10 Kubikmetersekunden Wasser führt, das über diese Wassermenge jeweilig zufließende Wasser nach Bedarf bis zur Höchstgrenze von 8 Kubikmetersekunden zu entnehmen und durch einen Speisekanal dem Hildesheimer Hafen, und dem Hildesheimer Zweigkanal, der die Stadt Hildesheim anfließt, und dem Mittellandkanal anschließend zuzuleiten, sowie beim Spülen des Speisekanals und beim Entleeren des Zweigkanals das Wasser aus diesem durch den Leerlauf des Speisekanals in die Innerste unterhalb des Innerstewehres bei Steuerwald einzuleiten.

Die Zentralkommission der Rheinschiffahrt. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beendete ihre am 1. Dezember 24 begonnene Plenartagung am 17. 12. Der größte Teil der Sitzungen war der Revision der Mannheimer Akte vom 17. 10. 1868 gewidmet.

Die Kommission hat dabei die Bestimmungen festgestellt, die sich auf die Beibehaltung der nationalen Rheinschiffahrtsgerichte und auf ihre eigene Gerichtsbarkeit als Berufungsgericht in Rheinschiffahrtssachen beziehen.

Auch die mit den Arbeiten und Bauten zusammenhängenden Fragen waren Gegenstand eingehender Prüfung. Die Kommission beschäftigte sich ferner mit einer Anzahl technischer, nautischer, wirtschaftlicher, sozialer und juristischer Fragen.

Auf Vorschlag des Ausschusses, der die Möglichkeit, ob die Einrichtung eines Voraussagedienstes für die Wasserstände, namentlich für die des Oberrheins möglich sei, zu untersuchen hatte, hat die Kommission beschlossen, für die Dauer von drei Monaten einen Versuchsdienst in Karlsruhe zu schaffen. Weiter haben die in Frage kommenden Delegationen die Kommission von den Verhandlungen in Kenntnis gesetzt, die sich auf die Stauanlagen und das Kraftwerk in Kembs, sowie auf die Ausdehnung des Rückstaues bis zur Birsmündung beziehen. Die schweizerische Delegation legte einen Entwurf für die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Straßburg vor, mit der die Kommission im Prinzip sich früher bereits einverstanden erklärt hatte. Die französische Delegation überreichte den Teil des Entwurfs für den französischen Seitenkanal (Grand Canal d'Alsace), zu welchem die Kommission noch nicht Stellung genommen hatte, nämlich den Entwurf über die übrigen Staustufen unterhalb Kembs. Diese beiden Entwürfe sind an einen besonderen Ausschuß verwiesen. Die Kommission beschäftigte sich weiter mit der Abschaffung des Visums der Rheinschifferpässe. Es steht zu erwarten, daß sie in ihrer nächsten Tagung den endgültigen Fortfall dieser Formalitäten wird feststellen können. Das Abkommen, das die Ordnung der Schifferpatente abändert, ist seitens Belgiens, Frankreichs, Italiens, der Niederlande und der Schweiz ratifiziert worden. Es steht demnach nur noch die Ratifizierung durch Deutschland und Großbritannien aus, um die neue Ordnung in Kraft zu setzen.

Die infolge der Ruhrbesetzung getroffenen Maßnahmen haben zu neuen Erörterungen keinen Anlaß gegeben, die deutschen Bevollmächtigten haben sich jedoch vorbehalten, auf gewisse Einzelheiten zurückzukommen.

Der mit der Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts betraute Ausschuß wird am 23. März 1925 in Meran zusammentreten.

Die nächste Tagung soll am 15. April ds. Js. beginnen.

Baseler Schiffahrtsverkehr im Jahre 1924. Zu der auf Seite 382 Heft 12, 1924 dieser Zeitschrift unter gleichem Stichwort veröffentlichten Notiz wird uns vom Schiffahrtsamt des Kantons Basel geschrieben:

„Die Erwartungen, die von der Entwicklung des Rheinschiffahrtsverkehrs nach Basel gehegt worden sind, haben sich im verflossenen Jahre erfüllt. In der Zeit von fünf Monaten, die zur Schiffahrt nach Basel ausgenützt werden konnten, sind rund 300 000 Tonnen Güter in den Baseler Hafenanlagen umgeschlagen worden. Der gesamte Umschlag hätte am Rheinquai St. Johann allein bewältigt werden können. Wohl wurde ein großer Teil des Verkehrs bereits im Rheinhafen

Kleinhüningen bewältigt; es ist aber zu beachten, daß in diesem Hafen nur zwei Krane und ein Lagerhaus zur Verfügung standen und daß dieser Hafen erst im Jahre 1925 durch den Ausbau der Ansiedlungen leistungsfähiger werden wird. Der Umfang des schweizerischen Rheinverkehrs hängt aber nicht nur von dieser Hafenanlage ab, sondern es sind noch eine Reihe anderer Punkte maßgebend. In der Hauptsache hängt der Verkehr von den jährlichen Wasserständen ab, solange nicht die Fahrwasserverhältnisse auf der Strecke Straßburg—Basel, wie die zwischen Mannheim und Straßburg, verbessert worden sind. Ferner ist der Rheinverkehr nach Basel auch von dem Schiffspark abhängig, der von den Reedereien für diesen Verkehr in geeigneter Weise zur Verfügung gestellt werden kann. Der Ausbau der Flotte mit geeignetem Schiffsmaterial für den Verkehr auf dem Oberrhein geht nun vor sich. Es darf heute mit Sicherheit angenommen werden, daß bei Hebung der noch vorhandenen Schwierigkeiten auf Grund der diesjährigen Erfahrungen sich die Rheinschiffahrt nach Basel in einem Umfange entwickeln wird, wie er früher sogar von Optimisten vorausgesetzt worden war."

Der schweizerische Mittellandkanal. Im Auftrage des Rhone-Rhein-Verbandes in Genf hat Ingenieur Charles Borel, Mitglied des Studiensyndikates für die Wasserstraße vom Genfersee zum Rhein, ein wirtschaftliches Gutachten ausgefertigt, wie ein solches bereits für die Jahre 1913 bis 1914 vom früheren Studiensyndikat unter Ingenieur Georges Autran ausgearbeitet worden war. Da die Grundlagen aber infolge des Weltkrieges andere geworden waren, mußte eine gründliche Revision vorgenommen werden, die nun zum Schlusse kommt, daß sich die Erstellung der Wasserstraße von der Rhone zum Rhein durch die Schweiz wirtschaftlich rechtfertige. Die auf Grund einer Enquete gemachten Schätzungen über den mutmaßlichen Verkehr sind sehr vorsichtig aufgestellt. Die Kosten für die Erstellung der Wasserstraße werden auf 200 bis 250 Millionen Franken geschätzt, der Minimalverkehr auf der künftigen Wasserstraße auf etwa 600 000 Tonnen jährlich, woraus sich jährlich etwa 20 Millionen Franken ergeben, was zur Verzinsung des Anlagekapitals genügen würde.

Persönliches.

Dir. Carl Presser, Vorstand der Bavaria Schiffahrts- und Speditions A.-G. mit dem Hauptsitz in Bamberg und Mitinhaber der Firma Carl Presser & Co. G. m. b. H. in Frankfurt a/Main erhielt von der Regierung des Freistaates Bayern den Titel Kommerzienrat.

Stadtbaurat Kuschke, Königsberg i/Preußen, wurde in Anerkennung seiner Verdienste um die technisch hervorragende Ausgestaltung und die unter besonders schwierigen Verhältnissen erfolgte Fertigstellung des neuen Königsberger Handels- und Industriehafens die Würde eines Dr. Ing. e. h. der Universität Danzig anläßlich des 20jährigen Bestehens dieser Hochschule verliehen.

Todesfall. Herr Conrad Jung, Spediteur in Mainz und Gründer der dem Zentralverein angehörenden Firma Conrad Jung, sowie Inhaber der Firma J. H. Claus & Co., ist am 24. November nach kurzer, schwerer Krankheit verschieden.

Bücherschau.

Wasserstraßenjahrbuch 1924. Wir verweisen auf unsere in Heft 48/52 1924 der Zeitschrift veröffentlichte Besprechung des Wasserstraßenjahrbuches 1924 und bemerken noch dazu, daß der Preis für das Buch in Halbleinen nicht, wie in unserer Notiz erwähnt, 6 G.-Mk., sondern 10 G.-Mk. beträgt.

Der Rheinschiffahrtstag 1924, herausgegeben von Dr. W. Schmitz-Duisburg. In den Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen ist soeben das vorgenannte Heft erschienen, das den Verlauf des Rheinschiffahrtstages am 6. September 1924 in Frankfurt a/Main darstellt und auch die 4 während dieser Tagung gehaltenen Vorträge enthält. So sind wörtlich abgedruckt die Vorträge der Herren Baurat Uhlfelder-Frankfurt a/M. über Ausbau des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau durch Verbesserung der Kanalisierung des Untermains, Professor Dr. Max Mittelstein-Hamburg über die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebietes und Oberingenieur von Schuh, Augsburg, über die Verwendung des Dieselmotors in der Binnenschiffahrt. Weiter ist über den Vortrag des Herrn Dir. Weiß-Köln über Zeitfragen des Binnenschiffahrts- und Hafenumschlagswesens unter besonderer Berücksichtigung des Braunkohlenbriketts als Umschlags- und Transportgut ein eingehender Bericht des Herrn Dr. Nonnenmacher-Köln abgedruckt.

Das Heft ist zum Preise von Mk. 3,— bei der Literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zu beziehen.

Schweizerisches Rheinjahrbuch 1925. Herausgegeben durch die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft in Basel (mit 10 Abbildungen im Text, 23 Kunstdruckbeilagen und 8 Tafeln). Druck und Verlag von Frobenius A.-G. in Basel. Das in sehr geschmackvoller äußerer Aufmachung soeben erschienene Buch unterrichtet in einer Reihe von inhaltreichen Aufsätzen eingehend über sämtliche Fragen der Schweizer Rheinschiffahrt. Die Baseler Rheinhafenanlagen werden in 2 Aufsätzen, von Direktor Buser-Basel über den „Ausbau der Baseler Hafenanlagen" und von Ing. Boßhardt-Basel über „Die erste Bauperiode des Kleinhüninger Rheinhafens 1919/1923" behandelt. Ueber die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel berichtet Direktor Groschupf-Basel, während Direktor J. Ott-Basel den Ausbau der schweizerischen Rheinflotte behandelt. Ueber die Bedeutung der führenden Gewerbeorganisation der gesamten Rheinschiffahrt, des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg, unterrichtet eine Abhandlung des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes dieser Körperschaft, Herrn Dr. Schmitz-Duisburg. Auch die Kanalfragen des Elsaß kommen in Aufsätzen der Herren Dir. Payot-Basel und Ing. Koechlin-Mülhausen zur Sprache. Herr Weirich, Direktor der städtischen Häfen in Straßburg, hat ebenfalls einen Aufsatz über den Hafen Straßburg zur Verfügung gestellt, während Herr Haelling, Direktor der Häfen Straßburg und Kehl, ein Bild der wirtschaftlichen Organisation der französischen Rheinschiffahrt entwirft.

Bilanzierung der Industrie-Obligationen-Belastung. Der Reichsverband der Deutschen Industrie hat in Ergänzung des Heftes 22 seiner Veröffentlichungen nunmehr das Heft 22 A über die Bilanzierung der Industrie-Obligationen-Belastung herausgegeben. Das Heft enthält folgende Aufsätze: 1. Generaldirektor Professor Dr. Flechtheim-Berlin: Die Industrie-Obligationen des Dawesplanes: Die Frage ihrer Bilanzierung. 2. Rechtsanwalt Dr. Max Hachenburg-Mannheim: Rechtsgutachten: Industriebelastung und Handelsbilanz. 3. Rechtsanwalt Prof. Dr. Geiler-Mannheim: Zur Frage der bilanzmäßigen Behandlung der Industriebelastung. — Diese Beiträge der hervorragenden Sachkenner lassen den Bezug des Heftes 22 A, ebenso wie die weiteste Verbreitung des Heftes 22 der Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie für jeden Industrieverband und jede einzelne Industriefirma dringend erwünscht erscheinen. Das Heft ist zum Preise von 2,40 Mk. das Stück, bei Abnahme von mehr als 50 Exemplaren zum Preise von 1,80 Mk. je Stück durch die Geschäftsführung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie (Druckschriftenabteilung) zu beziehen.

Handbuch für Eisenbahn-Verfrachter. Praktische Ausnutzung der Gütertarifierung, zweckmäßige Vorbereitung der Transporte und deren Sicherung vor Schadensfällen. Von R. Leskow, Vorstand des Verkehrsbüros der Handelskammer in Leipzig. 168 S. Preis geb. 5,— M., in Halbleinen geb. 6,— M. — 1925. — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2. — Einem von Jahr zu Jahr fühlbarer gewordenen Bedürfnisse Rechnung tragend, hat es der Verkehrsvorsteher der Leipziger Handelskammer auf Grund jahrzehntelanger praktischer Erfahrungen unternommen, die komplizierte und umfangreiche Materie der Gütertarifierung und des Transportrechts zu einem gemeinverständlichen Handbuch vom Standpunkte der Praxis aus zu verarbeiten. Durch dieses Werk wird dem Kaufmann Gelegenheit gegeben, sich über die vielseitigen Güterbeförderungsfragen eingehend zu unterrichten. Es enthält auch praktische Fingerzeige für die Ausnutzung der Gütertarife, die zweckmäßigste Vorbereitung des Transports, über die Güterverladung, die Sicherung vor Schadensfällen, über das Reklamationsverfahren sowie in einem begrenzten Rahmen auch über die Organisation der Eisenbahn und der Vertretungskörperschaften für Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft. Das Werk ist als das erste, allen kaufmännischen Bedürfnissen gerecht werdende Nachschlagebuch für Güterverkehrsfragen anzusprechen und geeignet, die von allen Verfrachtern schwer empfundene Lücke in der Verkehrsliteratur zu schließen.

Firmennachrichten.

Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen. In der gestern unter dem Vorsitz des Herrn J. H. W. Busch abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht für 1923 ohne Erörterung genehmigt. Aus demselben geht hervor, daß die im Jahre 1923 von der Gesellschaft beförderten Güter den Mengen nach hinter den Ziffern der Vorjahre zurückbleiben. Es wurden im ganzen befördert im Jahre 1923: 354 553 t gegen 559 682 im Jahre 1922 und 477 639 im Jahre 1921. Auf eine Anfrage des

Herrn Schrage bezüglich des Geschäftsganges im Jahre 1924 teilte Herr Direktor Barkemeyer mit, daß im laufenden Jahre die Fortsetzung der Ruhrbesetzung weiter sehr störend gewirkt habe. Auch der lange Winter sei sehr drückend gewesen. Diese Geschäftsflaue fand ihre Fortsetzung bis etwa Mitte des Jahres. Die Lage sei jedoch völlig anders geworden seit etwa 2½ Monaten. Es bestehe nunmehr eine Ueberfülle an Frachten, sodaß jetzt auch mit den Einnahmen an Frachten auszukommen sei und die Verwaltung hoffe dadurch die Einbußen vom Anfang des Jahres wieder einholen zu können. Sodann wurde die Goldmarkeröffnungsbilanz per 1. Januar 1924 vorgelegt, welche die folgenden Posten führt: Dampfer und Kähne 1 533 500 Gm., Immobilien 120 000 Gm., Mobilien 3000 Gm., Beteiligungen und Effekten 27 623 Gm., Kohlen, Materialien, Ausbesserung, Bestände usw. 8585 Gm., Bankguthaben und Debitoren 93 930 Gm., Kassa 16 318 Gm., andererseits: Stammaktien 1 575 000 Gm., Vorzugsaktien 42 2000 Gm., Ausgleichskonto der Vorzugsaktien 6155 Gm., Kreditoren 92 884 Gm., Reservefonds 86 717 Gm. Die Versammlung genehmigte die Goldmarkbilanz ohne Erörterung, desgleichen fanden die vorgeschlagenen Satzungsänderungen Genehmigung. In den Aufsichtsrat wurde für Herrn Otto Vogt, Kassel, der aus Alters- und Krankheitsrücksichten auf eine Wiederwahl verzichtet hatte, Herr Direktor Hautmann (Norddeutsche Hütte) neu gewählt.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Regensburg. Der Aufsichtsrat beschloß, der auf den 7. Januar 1925 nach München einberufenen außerordentlichen Hauptversammlung die Herabminderung des Stammkapitals der Gesellschaft auf 18 Prozent, d. h. von nom. 54 000 000 Mark auf nom. 9 720 000 Gm. vorzuschlagen. Die mit achtfachem Stimmrecht ausgestatteten Namensaktien der Gesellschaft werden entsprechend der seinerzeitigen Goldeinzahlung auf insgesamt 120 000 Mark herabgeschrieben. Der gesetzlichen Rücklage werden 1 160 000 Goldmark zugeführt. Der Schiffspark der Gesellschaft ist mit 9 000 000 Goldmark auf Basis der Friedenspreise mit entsprechenden Abschreibungen für die bisherige Benutzungsdauer bewertet; in gleicher Weise ist die Bewertung der Landanlagen vorgenommen. Der Geschäftsbericht führt aus, daß der gegenüber den seinerzeitigen Goldeinzahlungen der Aktionäre entstandene Substanzverlust von etwa 1½ Millionen Goldmark fast ganz auf die unzureichende Entschädigung für im Kriege beschlagnahmte Fahrzeuge zurückzuführen ist, daß es aber im übrigen der Gesellschaft gelungen ist, den von den Aktionären seinerzeit eingezahlten Goldwert unvermindert zu erhalten. Der Betrieb im laufenden Geschäftsjahr hat noch stark unter den Nachwirkungen des Ruhreinbruchs zu leiden gehabt, doch ist seit Beginn des Herbstes der Schiffspark wieder voll beschäftigt, sodaß zum Jahresende das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder hergestellt und das nächste Geschäftsjahr wieder ertragreich werden dürfte.

Rhein-See-Konzern, Köln. Am 29. Dezember 1924 fanden im Bankhaus Deichmann zu Köln die Generalversammlungen der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft. Köln, der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim, der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf, sowie der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster, statt. Die Geschäftsberichte der Vorstände der genannten Gesellschaften über das Jahr 1923 weisen übereinstimmend auf die außerordentlichen Schwierigkeiten hin, mit denen die Rheinschiffahrt, wie auch die Kanalschiffahrt und das Hafenumschlagsgewerbe infolge des Ruhrkampfes bis zum vollständigen Erliegen zu kämpfen hatten. Bei sämtlichen Gesellschaften ergibt das Gewinn- und Verlustkonto des Jahres 1923 einen Papiermarkverlust. Außerdem wurden die Goldmark-Eröffnungsbilanzen vom 1. Januar 1924 vorgelegt.

a) Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft, Köln. Das Aktienkapital der Firma von 4 500 000 P.-Mk. wurde durch Herabsetzung des Nennwertes jeder Aktie von bisher 1000 P.-Mk. auf 700 G.-Mk. auf insgesamt 3 150 000 G.-Mk. ermäßigt. Weiter wurde ein Betrag von 495 000 G.-Mk. zur Bildung eines Umstellungs-Reservefonds festgelegt. Die Aktiven der Gesellschaft betragen insgesamt 6 324 647,29 G.-Mk. Unter den Passiven sind noch zu nennen das Lagerhaus-Amortisationskonto mit 307 175,07 Goldmark und das Schiffs-Hypothekenkonto von 706 200 G.-Mk.

b) Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim. Die vom Vorstand vorgelegte Goldmark-Eröffnungsbilanz vom 1. Januar 1924 sieht unter Herabsetzung des Nennwertes jeder Aktie von bisher 1200 P.-Mk. auf 800 G.-Mk. und von bisher 600 P.-Mk. auf 400 G.-Mk. ein Aktienkapital von 1 600 000 G.-Mk. vor, dazu einen Umstellungs-Reservefonds von 240 000 G.-Mk. Die Aktiven der Firma betragen insgesamt 2 500 268,44 G.-Mk., unter den Passiven sind zu nennen Kautionen mit 15 500 G.-Mk. und Kreditoren mit 644 668,44 G.-Mk.

c) Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Die Goldmarkeröffnungsbilanz sieht ein Aktienkapital von 525 000 G.-Mk. vor (Nennwert jeder Aktie 700 G.-Mk. gegen 1000 P.-Mk. früher), ferner einen Umstellungs-Reservefonds von 105 000 G.-M. Das Gläubigerkonto weist 180 276,15 Goldmark aus. Den Passiven stehen an Aktiven gegenüber 810 276,15 Goldmark. Hierunter sind besonders die wertvollen Speicher und Schuppen der Gesellschaft zu erwähnen.

d) Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster. Das Aktienkapital der Goldmark-Eröffnungsbilanz beträgt 525 000 G.-Mk. gegen 750 000 P.-Mk (Nennwert jeder Aktie 700 G.-Mk. gegen 1000 P.-Mk. früher)) Der Umstellungs-Reservefonds beträgt 105 000 G.-Mk., das Vermögen der Firma wird mit 1 344 485,91 G.-Mk. ausgewiesen.

Hinweis!

Der heutigen Ausgabe liegt eine Werbedrucksache für die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel 1926 bei, worauf wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Ferner fügen wir der Ausgabe das Inhaltsverzeichnis für den 31. Jahrgang 1924 bei.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 2
15. Februar

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Noch zu besetzen.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Wasserstraßenbeiräte.

Von Regierungsrat Barche, Berlin.

Um dem Reiche eine einheitliche Verkehrspolitik zu ermöglichen, bestimmte die Reichsverfassung vom 11. August 1919, daß sowohl die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen wie die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergehen sollten. Demzufolge sind diejenigen Wasserstraßen, die vor dem Kriege einen Verkehr von mindestens 50 000t hatten, am 1. April 1921 in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergegangen. Damit hat das Reich eine große Aufgabe von den Ländern übernommen. Bei deren Erfüllung soll es sich nicht lediglich von Verkehrsrücksichten leiten lassen, sondern nach Art. 97 Abs. 3 der Reichsverfassung auch die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern wahren und auf deren Förderung Rücksicht nehmen.

Um die Sicherheit dafür zu schaffen, daß die Maßnahmen der Reichs-Wasserstraßenverwaltung unter voller Würdigung aller durch die Wasserstraßen berührten Interessen der Bevölkerung getroffen werden, ordnet Art. 98 der Reichsverfassung die Bildung von Beiräten an, die in Angelegenheiten der Wasserstraßen mitwirken sollen.

Diese Bestimmung war nicht ohne Vorgang. Bereits das Reichsgesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, vom 24. 12. 1911 — die sogenannte lex Peters — sah die Mitwirkung der beteiligten Kreise in Wasserstraßenfragen vor, indem es die Bildung je eines Strombeirates für den Rhein-, den Weser- und den Elbeverband anordnete. Von diesen Beiräten ist nur einer, nämlich der Weser-Strombeirat, gebildet worden, da die Verhandlungen mit den Niederlanden und Oesterreich wegen des Rhein- und Elbeverbandes nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Der Weser-Strombeirat hat wegen des Krieges nur dreimal getagt. Er ist am 1. April 1921 erloschen, da das Reich nach Art. 97 Abs. 6 der Reichsverfassung mit dem Uebergang der Wasserstraßen in sein Eigentum die Aufgaben der Strombauverbände übernommen hat.

Wie aus der Drucksache Nr. 209 des 8. Ausschusses der verfassunggebenden Nationalversammlung hervorgeht, dachte man bei Erlaß der Reichsverfassung nicht an eine Fortbildung der Strombeiräte, sondern an eine Ausgestaltung der Preußischen Wasserstraßenbeiräte.

Preußen hatte bereits im Jahre 1881, als es daran ging, seine Ströme planmäßig auszubauen, eine ständige Einrichtung geschaffen, um die Nächstbeteiligten bei dem Ausbau, der Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstraßen zu Wort kommen zu lassen. Es setzte damals für den Rhein, die Weser, die Elbe, Oder und Weichsel, also für alle Ströme, deren Verwaltung besonderen Behörden übertragen war, Schiffahrtskommissionen ein. In ihnen wurden unter Beteiligung der zuständigen Staatsbeamten solche Angelegenheiten besprochen, die auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit und Vorflut des Wasserlaufes sowie auf die Hebung des Schiffsverkehrs von Einfluß waren. Die Kommissionen nahmen regelmäßige Bereisungen der Wasserstraßen vor. Im Jahre 1904 wurde eine gleiche Schiffahrtkommission für die märkischen Wasserstraßen eingerichtet.

Als das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 der Wasserbauverwaltung und in Verbindung damit auch der Landeskulturverwaltung neue Aufgaben von ganz besonderer Bedeutung zuwies, hielt der damalige Berichterstatter der Kanalkommission des Hauses der Abgeordneten — der jetzige Justizminister Dr. am Zehnhoff — den Zeitpunkt für gekommen, für diese Aufgaben Wasserstraßenbeiräte zu schaffen, die schon während der Bauausführung der Verwaltung mit ihrem sachverständigen Rate zur Seite stehen und die Gewähr bieten sollten, daß das Werk den Erwartungen entsprechend in zweckmäßiger Weise zum Abschluß gebracht werde. Auf seine Anregung wurde eine entsprechende Vorschrift in das Wasserstraßengesetz eingefügt:

In Ausführung des § 17 dieses Gesetzes erließ die Preußische Staatsregierung am 25. Februar 1907 eine Verordnung, die sich im wesentlichen auf die durch das Gesetz vom 1. April 1905 berührten Wasserstraßen beschränkte und sechs örtliche Wasserstraßenbeiräte sowie einen Gesamt-Wasserstraßenbeirat vorsah.

Später trat das Verlangen nach allgemeiner Einführung von Wasserstraßenbeiräten für sämtliche Schiffahrtswege hervor; Preußen kam diesem Wunsche in der Weise entgegen, daß es die 1907 geschaffene Einrichtung durch Verordnung vom 2. März 1914 auf alle verkehrswichtigen preußischen Wasserläufe I. Ordnung mit Ausnahme der vorwiegend von Seeschiffen befahrenen Mündungsstrecken der großen Ströme ausdehnte und neun Bezirks-Wasserstraßen- sowie einen Landes-Wasserstraßen-Beirat schuf.

Zur Vereinfachung der Organisation kamen die Schiffahrtkommissionen in Fortfall. Auch wurden die neuen Beiräte mit den eingangs erwähnten Strombeiräten sowie mit dem nach dem Wassergesetze für jede Provinz gebildeten Wasserbeirate, soweit möglich, in organische Verbindung gebracht.

Die Mitglieder der Preußischen Bezirks-Wasserstraßenbeiräte wurden nach näherer Anordnung der zuständigen Minister von kaufmännischen Körperschaften, Schiffahrtvereinen und anderen allgemeine wirtschaftliche Bestrebungen verfolgenden Vereinen, Landwirtschaftskammern, Hafenstädten, Handwerkskammern und Provinziallandtagen sowie den an der Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraßen mit Garantien beteiligten öffentlichen Verbänden gewählt.

Als Vorsitzender wirkte der zuständige Oberpräsident.

Die Mitglieder des Landes-Wasserstraßenbeirats wurden zu drei Viertel von den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten aus den Kreisen des Handels, der Industrie, der Schiffahrt sowie der Land- und Forstwirtschaft entsandt und zu einem Viertel von den zuständigen Ministern berufen.

Nach der Revolution erhoben die Arbeitnehmer, die bis dahin nur wenige Sitze in den Beiräten hatten, Anspruch darauf, in stärkerem Umfange beteiligt zu werden. Die Verordnung vom 22. Januar 1920 entsprach diesem Wunsche und sicherte die Beteiligung von Beamten, Angestellten und Arbeitern, die beim Bau, Betriebe oder bei der Unterhaltung einer Wasserstraße oder im Binnenschiffahrtbetriebe tätig waren. Auf diese Mitglieder entfiel nach einer Vereinbarung der preußischen Staatsregierung mit der verfassunggebenden Landesversammlung ein Fünftel der gesamten Stimmen.

Die mit der preußischen Einrichtung gesammelten Erfahrungen waren günstig. Es erschien daher zweckmäßig, die in der Reichsverfassung vorgesehenen Beiräte den preußischen Wasserstraßenbeiräten nachzubilden, dabei aber die Entwicklung der Verhältnisse nicht außer Betracht zu lassen. Insbesondere waren auch die Erfahrungen zugrunde zu legen, welche die Eisenbahn mit den Eisenbahnräten gesammelt hat. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Eisenbahn- und Wasserstraßenbeiräte nicht ganz vergleichsfähig sind. Die Zuständigk der Wasserstraßenbeiräte geht erheblich weiter als die Eisenbahnräte. Letztere wirken nur in Fragen des V kehrs und der Tarife gutachtlich mit, während die Wass straßenbeiräte auch in Fragen der Verwaltung, der Unt haltung, des Ausbaues und des Verkehrs gehört werd sollen.

Schon bald nach Inkrafttreten der Reichsverfassu ging die Reichsregierung an die Ausführung d Artikels 98. Aber ungeahnte Schwierigkeiten stellt sich ihr entgegen und verzögerten lange Zeit die Bildu der von den Beteiligten dringend verlangten Wass straßenbeiräte. Da aber wichtige Aufgaben zu erledig waren, bei denen der Reichsverkehrsminister den sac verständigen Rat der Nächstbeteiligten nicht entbehr mochte, setzte er im Jahre 1920 auf dem Verwaltungswe einen vorläufigen Reichs-Wasserstraße beirat ein, verlängerte die Wirksamkeit der pre ßischen Bezirks-Wasserstraßenbeirä über den 1. April 1921 hinaus und bildete Anfang 19 einen vorläufigen See-Wasserstraßenbeira

Dem vorläufigen Reichs-Wasserstraßenbeirat unte breitete der Reichsverkehrsminister u. a. einen eingehe begründeten Entwurf einer Verordnung über die Bildu von Wasserstraßenbeiräten. Der Beirat ließ die Vorla durch einen 24gliedrigen Ausschuß prüfen. Aus den Ve handlungen dieses Ausschusses ging ein neuer Entwu hervor, der aber nicht die Zustimmung der beteiligt Landesregierungen fand. Infolgedessen mußte der En wurf noch mehrmals umgestaltet werden. Nachdem endli im allgemeinen eine Uebereinstimmung mit den Lande regierungen erzielt war, legte die Reichsregierung a 31. August 1924 dem Reichsrat eine Verordnun über Beiräte für die Reichswasserstraße vor. Dieser Entwurf hat am 8. Januar 1925 die erforde liche Zustimmung des Reichsrats gefunden und ist unt dem 26. Januar 1925 veröffentlicht worden.

Auf Grund der in Preußen bei den Wasserstraßen u Eisenbahnen gemachten Erfahrungen sieht die Verordnu 8 Bezirks-Wasserstraßenbeiräte zur Begu achtung örtlicher Fragen und einen Reichs-Wasse straßenbeirat für Fragen von allgemeiner Bede tung vor.

Die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte si folgendermaßen abgegrenzt:

a) Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat für die Wasse straßen in der Provinz Ostpreußen,
b) Oder-Wasserstraßenbeirat für das Odergebiet b Stettin mit Ausnahme der Märkischen Wasse straßen (c),
c) Märkischer Wasserstraßenbeirat für die Wass straßen zwischen der Elbe von Magdeburg bis Dömi und der Oder von Fürstenberg bis Friedrichsthal ei schließlich des Kanals Hohensaathen—Friedrichstha
d) Elbe-Wasserstraßenbeirat für das Elbegebiet b Hamburg-Harburg mit Ausnahme der Märkisch Wasserstraßen (c), für den Mittellandkanal von Pei bis Burg und die Anschlüsse nach Leipzig und Sta furt-Leopoldshall sowie für den Elbe-Trave-Kan
e) Weser-Ems-Wasserstraßenbeirat für das Wesergebi bis Bremen, das Emsgebiet bis Papenburg und d Mittellandkanal vom Rheine bis Peine einschließli des Lippe-Kanals und des Dortmund-Ems-Kanals,
f) Rhein-Wasserstraßenbeirat für das Rheingebiet m Ausnahme des Mains oberhalb Aschaffenburgs (g) s wie des Rhein-Herne-Kanals und des Lippe-Kanals (
g) Donau-Main-Wasserstraßenbeirat für den Main obe halb Aschaffenburgs, die Main-Donau-Verbindung u das Donaugebiet,
h) See-Wasserstraßenbeirat für die Mündungsstreck der Oder, Elbe, Weser und Ems, den Kaiser-Wilhel

Kanal und sonstige Wasserstraßen in den Mündungsgebieten einschließlich des Hunte-Ems-Kanals sowie die Küstenflüsse und Küstengewässer mit Ausnahme der ostpreußischen (a).

Bei dieser Einteilung umfaßt jeder Bezirk mög[li]chst ein bestimmtes Stromgebiet. Besonders behandelt [si]nd die Mündungsstrecken der großen Ströme, die in erster [L]inie der Seeschiffahrt dienen und infolgedessen eine ganz [an]dere Bedeutung haben ,als die oberhalb liegenden Binnen[sc]hiffahrtstraßen. Sie sind mit dem Kaiser-Wilhelm-[K]anal, den Küstenflüssen und Küstengewässern zu einem [be]sonderen See-Wasserstraßenbeirat (h) zusammengefaßt. [D]er Anregung, diesen Beirat in 2 Bezirke zu zerlegen (Ost- [un]d Nordsee) hat die Reichsregierung nicht stattgegeben, [d]a die Interessen vielfältig ineinander greifen und alle [A]usbaupläne auch von dem Gesichtspunkte des Wettbewer[b]s der anderen Seehäfen mitbeurteilt werden müssen.

Der Mittellandkanal vom Rheine bis Peine ist dem [W]eser-Ems-Wasserstraßenbeirat (e) zugeteilt worden, wäh[re]nd die östlich gelegene Strecke, die jetzt zur Zuständig[ke]it des Oberpräsidenten (Elbstrombauverwaltung) in [M]agdeburg gehört, für die Dauer der Bauzeit zum Elbe-[W]asserstraßenbeirat gehören soll. Nach der Inbetrieb[na]hme des ganzen Mittellandkanals ist eine Neuregelung [vo]rgesehen.

Die örtliche Zuständigkeit der Wasserstraßen[be]iräte erstreckt sich auf alle Reichswasserstraßen, und [zw]ar sowohl die vorhandenen, wie die vom Reiche geplan[te]n. Die Beiräte sind also nicht zuständig für Wasser[st]raßen, die im Eigentum eines Landes verblieben sind, es [se]i denn, daß es sich um den Ausbau einer solchen Wasser[st]raße von Reichswegen handelt. Die Verordnung bietet [ab]er auch den Ländern die Möglichkeit, in geeigneten [Fä]llen das Gutachten des für das betreffende Gebiet zu[stä]ndigen Wasserstraßenbeirats einzuholen.

Auf Häfen erstreckt sich die Verordnung nur insoweit, [al]s sie zur Zuständigkeit des Reiches gehören.

Die sachliche Zuständigkeit der Bezirks-[W]asserstraßenbeiräte beschränkt sich nicht auf den eigent[lic]hen Stromschlauch — die Schiffahrtstraße —, sondern [um]faßt auch die Ufer und das Ueberschwemmungsgebiet [im] Rahmen der Zuständigkeit des Reichs.

Bei dem Umfange der dem Beirate zugewiesenen Auf[ga]ben kann es sich nur darum handeln, ihm wirklich wich[ti]ge Fragen, insbesondere wirtschaftlicher Natur, zur Be[gu]tachtung vorzulegen.

Da die Maßnahmen zur Verbesserung der Vorflut und [de]r Regelung der Schiffahrtverhältnisse vielfach inein[an]dergreifen, erschien es sachlich geboten, die gesamten [Wa]sserwirtschaftlichen Fragen einheitlich zu behandeln. [In]folgedessen sollen die Wasserstraßenbeiräte auch über [Ho]chwasserschutz und Maßnahmen zur Verbesserung der [Vo]rflut und Beseitigung von Hindernissen des Hochwasser[ab]flusses außerhalb des eigentlichen Stromes, in dessen [Ue]berschwemmungsgebiet, gehört werden. Sie erscheinen [zu]r Begutachtung derartiger Angelegenheiten wohl ge[eig]net, weil sie im Hinblick auf diese Aufgabe eine stär[ke]re Vertretung der Landwirtschaft erhalten. Ein Wasser[str]aßenbeirat, der ein ganzes Stromgebiet umfaßt, wird [Ge]legenheit haben, sich über den Stromcharakter und die [eig]enartigen Verhältnisse im Ueberschwemmungsgebiet ein [Bi]ld zu machen, sodaß er die Begutachtung nach einheit[lic]hen Grundsätzen für den ganzen Stromlauf vornehmen [ka]nn. Soweit es sich um Maßnahmen der Länder handelt, [ha]ben diese das Recht — nicht die Pflicht —, die Ange[leg]enheit vor den zuständigen Wasserstraßenbeirat zu [bri]ngen.

Eine Beratung ein und desselben Gegenstandes in [me]hreren sachverständigen Körperschaften ist im allge[me]inen nicht zweckmäßig. Infolgedessen soll der Reichs[wir]tschaftsrat in den zur Zuständigkeit der Wasserstraßenbeiräte gehörenden Fragen nicht beteiligt werden, soweit es sich nicht um sozialpolitische und wirtschaftspolitische Gesetzentwürfe von grundlegender Bedeutung handelt, die dem Reichswirtschaftsrat gemäß Artikel 165 Abs. 4 der Reichsverfassung zur Begutachtung vorzulegen sind.

Der Bezirks-Wasserstraßenbeirat soll in allen wichtigen Fragen, welche die Verwaltung, die Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirks berühren, gehört werden. Die Verordnung führt namentlich folgende Angelegenheiten auf:

a) Bauliche und sonstige Maßnahmen an Wasserstraßen und ihren Ufern sowie an den Seeküsten zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffahrtstraßen und Vorflut sowie zur Beseitigung von Hindernissen des Hochwasserabflusses und Bekämpfung der Hochwassergefahr,

b) Maßnahmen zur Förderung der Landeskultur und Wasserwirtschaft,

c) allgemeine Bedingungen für die Erlaubnis zur Anlage von Häfen und Anlegestellen, zur Einrichtung von Fähren und zum Bau von Brücken sowie zur Kreuzung der Wasserstraßen mit elektrischen Hochspannungsleitungen,

d) Schiffahrt-Polizeiverordnungen und sonstige allgemeine Vorschriften über Benutzung und Betrieb der Wasserstraßen sowie wirtschaftliche Maßnahmen zur Förderung der Schiffahrt,

e) Bestimmungen über Schiffahrtabgaben, Schlepplöhne und sonstige Gefälle des Reichs,

f) Einrichtung der Wasserstraßenverwaltung,

g) Angelegenheiten der internationalen Schiffahrtkommission.

Im allgemeinen erfolgt die Anhörung des Beirats vor der Entscheidung. Dieser Grundsatz wird sich aber nicht immer durchführen lassen, schon um eine zu häufige Berufung des Beirats und die damit verbundene Beanspruchung der Mitglieder zu verhüten. Infolgedessen sieht die Verordnung vor, daß in dringenden Fällen und aus sonstigen wichtigen Gründen zur Vermeidung von Verzögerungen von der vorherigen Anhörung abgesehen werden kann. Es ist alsdann aber dem zuständigen Ausschusse vor der Entscheidung Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Auch sind dem Beirate bei seinem nächsten Zusammentritte die getroffenen Anordnungen mitzuteilen.

In manchen Fällen wird es sich empfehlen, die Zustimmung des Wasserstraßenbeirats oder des zuständigen Ausschusses zu einer geplanten Maßnahme im Wege des Schriftwechsels einzuholen.

Der Vorsitzende des Bezirks- und Wasserstraßenbeirats und sein Vertreter werden vom Reichsverkehrsminister für die Dauer des Hauptamts ernannt.

In den Preußischen Bezirks-Wasserstraßenbeiräten hat in der Regel derjenige preußische Ober- oder Regierungspräsident, dem die Oberleitung über die Verwaltung und Unterhaltung der betreffenden Wasserstraßen obliegt, den Vorsitz. Das Reich kann bei der neuen Einrichtung nicht in gleicher Weise seine zuständigen Provinzialbeamten mit der Leitung betrauen, da es solche Beamte nicht hat. Nach dem Staatsvertrage, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, vom Jahre 1921 erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reiches. Dieser Zustand, der ursprünglich nur als ein vorübergehender gedacht war, besteht heute noch, obwohl inzwischen fast 4 Jahre verstrichen sind. Unter diesen Umständen wird sich der Reichsverkehrsminister voraussichtlich genötigt sehen, bei

den meisten Beiräten Beamte des Reichsverkehrsministeriums mit der Leitung zu betrauen.

Zu Mitgliedern der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte werden sachverständige Personen aus den Kreisen der Großschiffahrt, Kleinschiffahrt, Spedition, Häfen, Großverfrachter, Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und der sonstigen Beteiligten, die der Reichsverkehrsminister auf Grund von Vorschlägen maßgebender Vereinigungen und Körperschaften des berührten Gebiets beruft. Nach der Verordnung kommen für das Vorschlagsrecht in Frage:

a) Vereinigung der Wirtschaftskörper der Schiffahrt, Spedition, Großverfrachter, Industrie, Fischerei usw.,
b) Häfen und deren Vereinigungen,
c) staatlich organisierte Wirtschaftskörper (Industrie- und Handelskammern oder deren Vereinigungen, Land- und Forstwirtschaftskammern usw.),
d) öffentliche Verbände, die mit einer wesentlichen Ertragsgarantie an einer wichtigen Wasserstraße des Bezirks beteiligt sind,
e) gewerkschaftliche Organisationen und sonstige Vereinigungen der Arbeitnehmer (Beamten, Angestellten und Arbeiter) und der Verbraucher.

Ein Plan für die Verteilung der Stimmen, der der Verordnung als Anlage beigefügt ist, führt alle Körperschaften und Vereine, die das Vorschlagsrecht erhalten, namentlich auf. Es war nicht leicht, über diesen Plan eine Einigung mit den beteiligten Landesregierungen zu erzielen. Und es konnten leider bei weitem nicht alle Wünsche berücksichtigt werden. Selbst Vereine, die wichtige Interessen vertreten, bedeutende Handelskammern usw. mußten ausscheiden oder sich mit einem Stellvertreter begnügen. Die Beiräte hätten sonst einen zu großen Umfang erhalten und wären dadurch für nutzbringende Arbeit zu schwerfällig geworden. Insbesondere sind alle Vereinigungen außer Betracht gelassen, die lediglich Studien oder Propaganda betreiben. Der Plan soll zunächst nur für die erste Wahlperiode gelten. Später wird den Aenderungen des Wirtschaftslebens, der Inbetriebnahme neuer Wasserstraßen usw. Rechnung zu tragen sein. Alsdann kann der Reichsverkehrsminister Aenderungen vornehmen, soweit die beteiligten Landesregierungen zustimmen. Kommt eine Einigung nicht zustande, so bedarf die Abänderung einer Beschlußfassung der Reichsregierung und Zustimmung des Reichsrats.

Ein Bild von der Zusammensetzung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte gibt nachstehende Uebersicht:

Bezirks-wasserstraßen-beiräte	1 Groß-Schiff-fahrt	2 Klein-Schiff-fahrt	3 Spe-dition	4 Häfen	5 Groß-verfrachter, Handel und Industrie	6 Land- und Forst-wirtschaft	7 Fischerei	8 Garantie-verbände	9 Arbeit-nehmer und Verbraucher	10 Reichs-bahn	Ins-gesamt
a) Ostpreußen	2	2	1	2	5	3	1	—	4	1	21
b) Oder	3	3	2	2	10	6	1	1	7	1	36
c) Mark	4	4	1	1	10	5	1	1	7	1	35
d) Elbe	5	4	1	5	19	7	1	—	12	1	55
e) Weser-Ems	6	2	2	5	19	9	1	3	12	1	60
f) Rhein	7	4	3	6	23	11	1	—	15	1	71
g) Donau Main	4	2	1	4	12	4	1	—	7	1	36
h) See		12		10	17	7	3	—	15	1	65
	31	21	11	35	115	52	10	5	79	8	379
		+ 12 75									

Die Vereinigungen sollen solche Personen vorschlagen, die ein reges Interesse an den Reichswasserstraßen haben und die nötige Sachkunde besitzen. Ferner sollen die Vorschlagsberechtigten ihre Auswahl so treffen, daß möglichst alle an den Wasserstraßen des betreffenden Bezirks vertretenen Interessen zu Worte kommen. Die Vereinigungen sind bei ihrem Vorschlag an den Kreis ihrer Mitglieder nicht gebunden. Scheidet aber ein Mitglied aus derjenigen Vereinigung, die ihn vorgeschlagen hat, aus, so kann die vorschlagsberechtigte Vereinigung die Zurücknahme der Berufung verlangen. Kommen die vorschlagsberechtigten Vereinigungen der Aufforderung zur Benennung eines Mitgliedes oder Stellvertreters binnen einer Frist von 2 Monaten nicht nach, so erlischt das Vorschlagsrecht.

Der Reichsverkehrsminister ist an den Vorschlag nicht unbedingt gebunden, insbesondere kann er eine Vereinigung, die obige Richtlinien nicht beachtet, auffordern, einen neuen Vorschlag zu machen, und wenn sie diesem Verlangen nicht nachkommt, die Stelle unbesetzt lassen.

Dem Umstande, daß zwischen den Wasserstraßen und Eisenbahnen ein Verhältnis gegenseitiger Abhängigkeit und Bedingtheit besteht und beide Verkehrsanstalten in ihrer wirtschaftlichen Betätigung aufeinander angewiesen sind, trägt die Verordnung Rechnung. Jedem Wasserstraßenbeirate wird ein Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angehören, wie auch die Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn vom 24. April 1922 vorsieht, daß jedem Landes-Eisenbahnrat in der Regel ein Vertreter der Binnenschiffahrt angehören soll.

Der Bezirks-Wasserstraßenbeirat wird vom Vorsitzenden mindestens einmal im Jahre zu einer Sitzung berufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn ein Drittel der Mitglieder es verlangt.

Den Ort der Tagung bestimmt der Vorsitzende unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche des Wasserstraßenbeirats. Bei Bedarf wird mit der Sitzung eine Besichtigung oder Strombefahrung verbunden.

Die Tagesordnung soll den Mitgliedern und Stellvertretern 14 Tage vorher mitgeteilt werden. Anträge auf Erweiterung der Tagesordnung können die Mitglieder bis zum 7. Tage vor der Sitzung an den Vorsitzenden richten. Die bei einer Bereisung gestellten Anträge können in der anschließenden Sitzung beraten werden.

Da die meisten Bezirks-Wasserstraßenbeiräte einen sehr großen Umfang erhalten haben, ist ihnen die Befugnis gegeben, aus ihrer Mitte Ausschüsse zu bilden. Diese Maßnahme ist geeignet, die Beratungen in kleinerem Kreis eingehender zu gestalten. Der Beirat kann den Ausschüssen die Vorbereitung der Beratungen wie auch die selbständige Wahrnehmung eines Teils seiner Aufgaben, insbesondere die Erledigung dringender Arbeiten, übertragen.

Besonders sieht die Verordnung bei jedem Bezirks-Wasserstraßenbeirat einen Hauptausschuß und nach Bedarf einen Schiffahrtausschuß vor. Weiter sind bei größeren Bauausführungen besondere

Bauausschüsse vorgeschrieben. Da das durch einen Kanalbau berührte Gebiet in dem Bezirks-Wasserstraßenbeirate meist nicht so stark vertreten ist, daß alle von dem Neubau berührten Interessen zu Worte kommen, ist dem Reich und den Ländern die Möglichkeit geschaffen, in diese Bauausschüsse stimmberechtigte Sachverständige zu entsenden, die nicht dem Bezirks-Wasserstraßenbeirat angehören. Die Zahl dieser Ausschußmitglieder soll tunlichst $1/3$ der Gesamtzahl nicht überschreiten. Anderseits soll jedes berührte Land mindestens durch ein Mitglied in dem Bauausschusse vertreten sein. Ein derartiger Bauausschuß wird z. B. für den Neckar zu bilden sein, an dem zurzeit ein Neckarbaubeirat besteht.

Für den Main wird sowohl im Rhein- wie im Donau-Main-Wasserstraßenbeirat ein Ausschuß gebildet. Diese beiden Ausschüsse sollen Fragen, die sowohl den kanalisierten wie den nichtkanalisierten Main betreffen, gemeinsam erörtern.

Während die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte Maßnahmen begutachten sollen, die Wasserstraßen ihres Bezirks betreffen, ist der Reichs-Wasserstraßenbeirat dazu ausersehen, bei Angelegenheiten mitzuwirken, deren Bedeutung sich auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reichs über den Geschäftsbereich eines Bezirks-Wasserstraßenbeirats hinaus erstreckt. In diesem Falle wird eine Anhörung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte in der Regel nicht mehr stattzufinden brauchen.

Der vorläufige Reichs-Wasserstraßenbeirat hatte bei Beratung des ihm vorgelegten Verordnungsentwurfs verlangt, daß dem Reichs-Wasserstraßenbeirat u. a. der jährliche Haushalt der Reichs-Wasserstraßenverwaltung zur Begutachtung vorgelegt würde. Die Reichsregierung hat davon abgesehen, eine solche Bestimmung in die Verordnung aufzunehmen, da sie leicht zu Verzögerungen in der Aufstellung des Haushalts führen könnte. Nach der Verordnung soll dem Reichs-Wasserstraßenbeirat aber Gelegenheit gegeben werden, zu den bedeutenderen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Haushalts der Reichs-Wasserstraßenverwaltung Stellung zu nehmen.

Der Vorsitzende des Reichs-Wasserstraßenbeirats und sein Stellvertreter werden vom Reichspräsidenten für die Dauer des Hauptamts ernannt. Im übrigen sollen dem Reichs-Wasserstraßenbeirate führende Persönlichkeiten aus allen an den Wasserstraßen beteiligten Gruppen des Wirtschaftslebens angehören. Von den 67 Mitgliedern werden 54 von den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten aus ihrer Mitte gewählt, 12 vom Reichsverkehrsminister berufen und 1 als Vertreter der Reichsbahn vom Reichsverkehrsminister bestimmt.

Die Verteilung der Mitglieder auf die verschiedenen Interessentengruppen zeigt nachstehende Uebersicht:

	Schiffahrt, Spedition und Häfen	Großverfrachter, Handel und Industrie	Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei	Arbeitnehmer und Verbraucher	Insgesamt
a) 1 Vorsitzender und 1 Stellvertreter	—	—	—	—	—
b) gewählte Mitglieder durch den Bezirks-Wasserstraßenbeirat:					
Ostpreußen	1	1	1	1	4
Oder	2	2	1	1	6
Mark	1	1	1	1	4
Elbe	2	3	1	2	8
Weser-Ems	2	3	1	2	8
Rhein	2	4	2	2	10
Donau-Main	1	2	1	1	5
See	2	4	1	2	9
Zusammen	13	20	9	12	54
c) Vom Reichsverkehrsministerium zu berufende Mitglieder					12
d) Reichsbahn					1
Zusammen					67

Der Reichsverkehrsminister hat sich die Berufung von 12 Mitgliedern vorbehalten, um etwaige Lücken ausfüllen zu können. Die berufenen Mitglieder sollen zwischen den voneinander abweichenden Interessen ausgleichen.

Der Reichs-Wasserstraßenbeirat wird vom Reichsverkehrsminister mindestens einmal im Jahre zu einer Sitzung berufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn der Hauptausschuß oder ein Drittel der Mitglieder es verlangt.

Der Reichs-Wasserstraßenbeirat ist ebenso wie die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte befugt, aus seiner Mitte Ausschüsse zu bilden, denen er die Vorbereitung seiner Beratungen wie auch die selbständige Wahrnehmung eines Teiles seiner Aufgaben, insbesondere die Erledigung dringender Angelegenheiten, übertragen kann. Er wählt jedenfalls einen Hauptausschuß. Die Ausschüsse bestehen aus dem Vorsitzenden des Reichs-Wasserstraßenbeirats oder seinem Stellvertreter und einer Anzahl gewählter Mitglieder.

Von Interesse sind noch folgende, für die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte und den Reichs-Wasserstraßenbeirat gemeinsame Bestimmungen:

Für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu bestimmen, der im allgemeinen nicht an den Sitzungen teilnimmt, sondern nur im Falle der Behinderung des betreffenden Mitgliedes eintritt. Er erhält aber Kenntnis von allen Sitzungen, Drucksachen und Niederschriften, sodaß er stets im Bilde ist.

Die Beiräte fassen ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende haben kein Stimmrecht, sondern beschränken sich darauf, die Verhandlungen sachgemäß zu leiten.

Um den Beiräten die Möglichkeit zu freier Entfaltung zu geben, ist ihnen das Recht verliehen, im Rahmen ihrer Zuständigkeit selbständige Anträge und Anfragen an die Reichs-Wasserstraßenverwaltung zu richten.

Vorerhebungen, die ein Wasserstraßenbeirat oder ein Ausschuß für erforderlich hält, werden von dem Vorsitzenden veranlaßt. Dieser erbittet gegebenenfalls die Mitwirkung der zuständigen Reichs- und Landesbehörden.

Die Mitglieder (Stellvertreter) der Wasserstraßenbeiräte werden für einen Zeitraum von fünf Jahren, erst-

malig für die Zeit bis zum 31. Dezember 1929, gewählt oder berufen. Wiederwahl und Wiederberufung ist zulässig.

Um zu verhüten, daß eine Unterbrechung der Geschäfte entsteht, sollen die ausscheidenden Mitglieder nach Ablauf der Wahlzeit bis zur Einführung der Neugewählten in Tätigkeit bleiben.

Die Mitgliedschaft ist ein unbesoldetes Ehrenamt. Gegen seinen Willen soll niemand zur Uebernahme der Mitgliedschaft genötigt werden. Daher ist ein Verzicht auf die Mitgliedschaft zugelassen.

Scheidet ein Mitglied oder ein Stellvertreter aus derjenigen Vereinigung, Wirtschaftskörper usw., die ihn vorgeschlagen hat, aus, so kann die vorschlagsberechtigte Vereinigung, Wirtschaftskörper usw. die Zurücknahme der Berufung verlangen. Der Betreffende ist vor der Zurücknahme zu hören.

Die Mitgliedschaft oder Stellvertretung erlischt, wenn das Mitglied oder der Stellvertreter die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter verliert oder wenn über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird.

Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Wahl- oder Berufungszeit aus, so tritt für den Rest des Zeitraums der Stellvertreter an seine Stelle. Wird ein Stellvertreter Miglied oder scheidet er aus, so ist für den Rest des Zeitraums ein neuer Stellvertreter zu wählen oder zu berufen.

Jeder Deutsche, der für den Reichstag wählbar ist, kann gewählt und berufen werden.

Die Mitglieder der Beiräte haben die gesamten wirtschaftlichen Interessen des Reiches und der Länder nach freier Ueberzeugung zu vertreten und sind an etwaige Aufträge und Weisungen der Körperschaften und Vereine, die sie vorgeschlagen oder gewählt haben, nicht gebunden.

Die Mitglieder der Beiräte und ihrer Ausschüsse sowie die für die eintretenden Stellvertreter sind ehrenamtlich tätig. Von einer Gewährung von Reisekosten an sie hat die Reichsregierung im Hinblick auf die damit verbundene große Belastung des Reiches abgesehen. Nur die Mitglieder des Reichs-Wasserstraßenbeirats und seiner Ausschüsse, bei denen es sich nicht um Reisen auf große Entfernungen handelt, erhalten Eratz der für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung verauslagten Fahrkosten II. Klasse.

An den Sitzungen der Beiräte und Ausschüsse sollen nach Bedarf Beauftragte der beteiligten Reichs- und Staatsbehörden sowie der preußischen Provinzialverwaltungen und der Stadt Berlin ohne Stimmrecht teilnehmen; ihnen wird die Möglichkeit geschaffen, jederzeit in den Verhandlungen das Wort zu ergreifen.

Die Verhandlungen der Wasserstraßenbeiräte sind nicht öffentlich. Die Abgabe von Drucksachen an Beteiligte ist dadurch nicht ausgeschlossen.

Aenderungen in der Abgrenzung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte erfolgen durch den Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit den beteiligten Landesregierungen; vor der Anordnung ist der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirats zu hören.

Die Verordnung tritt am 1. Februar 1925 in Kraft. Sobald die neuen Beiräte in Tätigkeit getreten sein werden, hört die Wirksamkeit der bisherigen Beiräte, insbesondere des vorläufigen Reichs-Wasserstraßenbeirats, des vorläufigen See-Wasserstraßenbeirats, der von Preußen übernommenen Bezirks-Wasserstraßenbeiräte, des Neckarbaubeirats, sowie des ständigen Ausschusses zur Internationalisierung der deutschen Ströme auf.

Die Aufforderung an die beteiligten Vereinigungen, Wirtschatfskörper usw. zum Vorschlage geeigneter Persönlichkeiten soll bald erfolgen. Mit einem Zusammentritte der neuen Beiräte kann zu Anfang April gerechnet werden. Man darf erwarten, daß sie die Reichs-Wasserstraßenverwaltung bei ihrem Bemühen, die Wasserstraßen so leistungsfähig wie möglich zu gestalten, eifrig unterstützen werden.

Der Einfluß der Achsendrehung der Erde auf die Flüsse.

Von Geh. Baurat Robert Bassel, Berlin.

Vielfach ist von Forschungsreisenden darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Flüsse ihre rechten Ufer angreifen und in Folge dessen die rechten Ufer steil, die linken flacher sind. Ich füge nachstehend einen Auszug aus einem derartigen Bericht an.

„In Rußland und Sibirien läßt sich mit überzeugender Deutlichkeit erkennen, welche Wahrheit jener Gelehrte entdeckt hat, der — ich glaube es war Baer — den Satz aufstellte, daß alle Ströme der nördlichen Halbkugel, die von Nord nach Süd oder in entgegengesetzter Richtung fließen, das Bestreben haben, fortwährend ihr rechtes Ufer anzugreifen, zu unterwühlen und auf diese Weise steil zu machen, während die in den gleichen Richtungen sich fortbewegenden großen Flüsse der südlichen Halbkugel unaufhörlich ihr linkes Ufer bedrängen. Beide Erscheinungen hängen bekanntlich mit der Rotation der Erde zusammen, doch bliebe es denjenigen Lesern, denen dieser Gedanke etwa neu sein sollte, überlassen, die nähere Erklärung auf dem Wege eigenen Nachdenkens zu finden. Meinerseits will ich nur erwähnen, daß ich die Wirkungen jenes Gesetzes sowohl am Dnjepr und an der Wolga als auch am Tobol und Irtisch bestätigt gefunden habe."

In den letzen Jahren haben amerikanische Ingenieure bei versuchter Gradlegung krummer Flußstrecken die Beobachtung gemacht, daß die rechten Ufer der Neustrecken in Abbruch gerieten und haben die Ansicht geäußert, daß die Natur eine Abneigung gegen Gradlegungen habe. Wie weit dies richtig ist, soll nachstehend untersucht werden. Insbesondere, da eine rechnungsmäßige Behandlung des Einflusses der Erddrehung meines Wissens bisher nicht veröffentlicht ist.

Wenn ein Wasserteilchen sich von Süden nach Norden bewegt, so hat es am Ausgangspunkt die Geschwindigkeit von Westen nach Osten, welche dem Breitengrad entspricht, also $\frac{\cos \varphi \ 40000}{24}$ in der Stunde, wenn φ den Breitengrad bezeichnet. Es drückt daher mit der Differenzgeschwindigkeit gegen das rechte Ufer und wenn v die Geschwindigkeit pro Stunde ist mit

$$\frac{(\cos \varphi - \cos (\varphi + v) \ 40000}{24}$$

Es sei die Geschwindigkeit des Flußwassers 0,52 ms d. i. in der Stunde 1875 m oder 1 Bogenminute der Breite. Dividiert man die seitliche West-Ost Bewegung durch den Fluß-Weg in der Stunde, so erhält man

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{[\cos \varphi - \cos (\varphi + 1')] \ 40000}{24 \quad 1875}$$

wenn α den Winkel bezeichnet, unter welchem das Wasser gegen das rechte Ufer drängt.

$$\operatorname{tg} \alpha = 888{,}8 \ [\cos \varphi - \cos (\varphi + 1')]$$

Der Winkel ist daher verschieden in verschiedenen Breitegraden.

für $\varphi = 20^0$ ist $\alpha = 5^0\ 51'$
„ „ $= 30^0$ „ „ $= 7^0\ 21'$
„ „ $= 40^0$ „ „ $= 9^0\ 26'$
„ „ $= 50^0$ „ „ $= 11^0\ 12'$
„ „ $= 60^0$ „ „ $= 12^0\ 34'$
„ „ $= 70^0$ „ „ $= 13^0\ 38'$

Die Angriffskraft ist also am Aequator gleich Null und wächst erheblich mit zunehmender Breite. Eine Aenderung der Wassergeschwindigkeit von 0,1 ms bis 1,0 ms ergibt nur ganz unbedeutende Aenderungen des Winkels. Es muß daher der Stromstrich nicht in der Mitte, sondern näher dem rechten Ufer liegen.

Es mögen hier zwei Beispiele angeführt werden, um die vorgenannte Wirkung zu zeigen und dieselbe ist natürlich auch für die Richtung Nord-Süd in gleicher Weise wirksam.

Der Mississipi von Cairo bis Baton-Rouge fließt fast genau nord-südlich und ist fortwährenden Aenderungen und Krümmungsbildungen unterworfen, weil das rechte Ufer nach jedem Hochwasser in jedem Jahre angegriffen wird und neue Krümmungen entstehen, da der Boden aus feinem Sande besteht, während weiter südlich der Flußlauf nach Osten schwenkt und hier, obgleich der Boden aus feinem Schlamm besteht, die Uferabbrüche nicht stattfinden.

Die Donau fließt vom eisernen Tor durch angeschwemmtes Land und greift trotzdem ihre Ufer nicht an, weil sie von West nach Ost fließt, erst kurz vor ihrer Mündung wendet sie sich nach Norden und hier finden dann zahlreiche Uferangriffe und Bildung von Krümmungen statt. Es folgt hieraus, daß man bei den Flüssen zunächst das rechte Ufer schützen muß, das man bei Gradelegungen zweckmäßig das rechte Ufer gebogen, das linke hohl gestaltet, damit durch die Krümmung der Stromstrich vom rechten Ufer nach dem linken abgelenkt wird. Auch bei Hafenmündungen wird man bei der Gestaltung der Molen auf die Wirkung der Erddrehung Rücksicht nehmen müssen. Bei den Versuchsanstalten wird man voneinander abweichende Ergebnisse erhalten, wenn diese in verschiedenen Breitengraden und unter verschiedenen Winkeln zum Längengrade liegen.

Man wende nicht ein, daß bei so kleinen Abmessungen die Erdwirkung zu unbedeutend sei. Die Wirkung ist auch bei den kleinsten Abmessungen im Verhältnis gleich. Man kann sich hiervon leicht überzeugen durch die Trichterbildung von ausströmendem Wasser aus einer Bodenöffnung eines Gefäßes. Es bildet sich hierbei stets eine der Drehung der Uhr entgegengesetzte Dreh-Bewegung aus, denn das von Norden zufließende Wasser drängt nach Westen, das von Süden zufließende nach Osten.

Bei vorstehenden Ausführungen ist angenommen, daß bei der Bewegung der Massenteile in Ost-West-Richtung die Erdbewegung ohne Einfluß ist. Dies ist nicht ganz richtig. Durch die Erddrehung unterliegen die Massenteile der Centrifugalkraft in einer Ebene parallel dem Aequator. Zerlegt man diese in einen Teil senkrecht zur Erdoberfläche und einen Teil rechtwinklich hierzu, so ergibt sich bei West- oder Ostbewegung gleichfalls ein Rechtsdruck.

Derselbe ist aber unbedeutend im Vergleich zu dem der Nord-Süd-Bewegung. Der Beweis ist dadurch erbracht, daß bei den amerikanischen Versuchen über die Druckwirkung der Lokomotiven auf die Schienen sich gezeigt hat, daß auf der nord-südlichen Versuchsstrecke stets die rechte Schiene einen Ueberdruck erhält, dagegen bei der west-östlichen Versuchsstrecke stets die südliche Schiene einen geringen Mehrdruck aufweist.

Grundsätzliche Anlage von Sicherungen des Schiffsverkehrs auf Binnenwasserstraßen.

Von Regierungs- und Baurat Dr. Ing. Herbst, Berlin.

Das Kultur- und Wirtschaftsleben eines Volkes unserer Zeit kann zu seiner Erhaltung den Verkehr im Inlande und mit dem Auslande nicht mehr entbehren und verlangt dringend und dauernd, dem Geist und den Ansprüchen der Zeit entsprechend, seine stetige Pflege und Förderung, und zwar auf dem Eisenbahn-, Wasser-, Land- und Luftwege. Wie könnte z. B. das von Natur so reich bedachte Rußland seinen Wohlstand heben, wenn ein Ausbau seines Verkehrsnetzes die Beförderung der Güter zur Ein- u. Ausfuhr, sowie zum Austausch im Lande begünstigen würde. Auch für Deutschland ist es nach dem unglücklichen Ausgange des Weltkrieges mehr als je zuvor eine nationale Pflicht, eine Lebensnotwendigkeit, den Verkehr in jeder Beziehung, vor allem zur Güterbeförderung, im Interesse von Industrie und Landwirtschaft, von Bergbau, Gewerbe und Handel zu stützen, sowie ihn produktiv und wirtschaftlich auszugestalten. In diesem Sinne soll von Art, Vielgestaltigkeit und Bedeutung des deutschen Verkehrswesens die für 1925 geplante Verkehrsausstellung in München eine Darstellung geben und das Verständnis für dasselbe in weite Volkskreise tragen.

Einen besonderen Anteil am Verkehr, vor allem an der Beförderung von Massengütern, hat von jeher vor und neben der Eisenbahn sowie im Wettbewerb mit ihr der Wasserverkehr im Binnenlande und im Uebersee gehabt; aufstrebende Völker haben stets seine Förderung sich angelegen sein lassen —auch nach großen Schicksalsschlägen zum Wiederaufbau ihrer Wirtschaft immer den Drang nach dem Meere zur Erhaltung weltwirtschaftlicher Beziehungen in sich gefühlt.

Der Schiffsverkehr kann mit verhältnismäßig geringem Frachtsatz und kleiner Zugkraft, mit wenig toter Last, große Massen auf weite Strecken befördern; seit einiger Zeit kann er auch durch Einrichtung von besonderen Eildampferlinien auf Flüssen und Kanälen zwischen den Handels-Großstädten, den Zentralstellen für Erzeugung, Sammlung, Umschlag und Verbrauch von Gütern aller Art, auch die Beförderung von Eilstückgütern recht vorteilhaft, schnell und billig bewältigen.

Der Wasserverkehr, der in Alt-Berlin und Charlottenburg 1905 über 10 Millionen im Jahre erreichte, sank im Kriege 1914—1918 und durch seine unglücklichen Folgen; er scheint sich aber wieder zu beleben, sodaß wir auf einen erfreulichen Aufschwung hoffen dürfen. Z. B. hat sich in der Reichshauptstadt, für dessen Wasserwirtschaftspolitik der Verfasser in einem Aufsatze der „Zeitschrift für deutsche Binnenschiffahrt“ vom 15. September und 15. Oktober 1924 eingetreten war, der von Elbe und Oder mitabhängige Schiffsverkehr, eingeschätzt nach dem Durchfahren der Mühlendamm-Schleuse (im Jahre 1910 i. M. ca. 2550 Frachtfahrzeuge pro Monat) im Monat Oktober und November 1924 wieder auf je etwa 2100 Fahrzeuge (bei geringerer Schleusungsdauer als s. Zt.) eingestellt, ein Beweis, daß eine der Vorkriegszeit sich nähernde Belebung des Wasserverkehrs am Ende des Jahres 1924 schon wieder eingetreten ist. Es bleibt dabei

noch zu bedenken, daß in der Zwischenzeit die Fahrzeuge größer geworden sind, sodaß auch die Gütermasse pro Fahrzeug sich vermehrte.

Mit der weiteren Stärkung des Wirtschaftslebens durch ungebrochene Tatkraft und produktive Steigerung aller Kräfte des Landes wird auch eine Belebung des Verkehrs verbunden sein, damit auch die Aufgabe maßgebender Verwaltungsstellen, alle künstlichen und natürlichen Wasserstraßen für den Schiffsverkehr, wenn irgend möglich, zeitgemäß zu erhalten, auszubauen und neu anzulegen, soweit im einzelnen Bedürfnis und Finanzlage es gestatten, und zwar mit Berücksichtigung der Energie, Wirtschaft und Landeskultur, in der vielseitigen Form der Regulierung und Kanalisierung, der Niedrigwasserspeisung von Flüssen durch Aufstau in Talsperren, ferner der zeitgemäßen Verbindung der Flüsse und Meere, der Anlage von Umschlag- und Hafenplätzen, von Hochwasserschutz, von Land- und Eisenbahnanschlüssen. Dabei sind die Ueberwindung großer Gefälle (bis 50 m) in Schiffahrtslinien durch senkrechte Hebewerke größter Betriebssicherheit und die produktive Aufspeicherung von Hochwasser der Flüsse besondere Probleme technischer Wissenschaft unserer Zeit geworden.

Bei all' diesen Ausbaumaßnahmen des Schiffahrtsweges, bei denen für Hauptbinnenwasserstraßen mindestens die Befahrung mit einem 1000-Tonnen-Schiff von 80 × 10,5 × 1,6 m bezw. 80 × 9,2 × 2 m Größe grundsätzlich und regelmäßig — sozusagen als Rahmen des Ausbaues — einheitlich zugrunde gelegt werden soll, empfiehlt sich aber im höheren Maße und weitsichtiger als früher für die Zukunft auf die Uebersichtlichkeit, Voraussicht, Bequemlichkeit, Freiheit und den Fahrtfreiraum der Schiffahrt in Flüssen wie in Kanälen besonders Rücksicht zu nehmen, da diese ja schon durch Hemmungen vielfacher Art und durch die ganze Schwerfälligkeit der Bewegung beeinträchtigt ist.

Den Schiffen ist im allgemeinen der Weg immer noch reichlich erschwert, im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten, z. B. auf dem Eisenbahn- und Landwege, wo Fahrtgeschwindigkeit, Bewegungsfreiheit und Bahn vielseitig geregelt sind und das Verkehrsmittel vom Führer beherrscht wird.

Von der Notwendigkeit einer Erleichterung des Schiffahrtsweges auf Flüssen und Kanälen wird man ohne weiteres überzeugt sein und sich verpflichtet fühlen, — g. F. mit hohen Aufwendungen — Abhilfe zu schaffen, wenn man sich allgemein einmal die Leben und Gewinn beeinflussenden Erschwernisse der Fahrt eines Schiffes so recht vor Augen hält.

Diese bestehen vor allem in dem Schwanken des Wasserstandes zwischen ärgster Wasserklemme und Hochwassergefahr, in Eisverhältnissen, in Nebel, Sturm und Ungunst der Witterung, also in natürlichen Ereignissen, die in recht unliebsamer Weise nicht nur die Fahrt und das Schiff gefährden, sondern auch Zeitversäumnisse und Unsicherheit der Dispostionen zu ungunsten des Transportgeschäfts mit sich bringen, ferner Arbeit und Gesundheit des Schiffers bei dem geringen Schutz auf offenem Wasser beeinflussen. Zu den Erschwernissen der Schiffahrt rechnen aber auch die nicht zu übersehenden Veränderungen von Strömung und Bett des Flusses, der starke Andrang des Verkehrs auf engen und unübersichtlichen Wasserstraßen, ferner scharfe Krümmungen, hochbewachsene Ufer, die keine Uebersicht gestatten, sowie eng und niedrig gebaute Brücken aller Art, durch die sich die Schiffe nur mit größter Vorsicht und stärkster Anspannung aller Kräfte durchzwingen müssen.

Zu den Unbequemlichkeiten der Schiffahrt müssen wir aber auch seeartige Erweiterungen, Seitenzuflüsse mit heftiger Querströmung, Bildung und Selbstverlegung von Sandbänken, wie sie der Schiffer nicht sofort übersehen kann, ferner Engpässe und Stromschnellen in Felsenstrecken, ungünstig gelegene Schleuseneinfahrten und Wehrbauten, zum Stromstrich ungünstig liegende Einbauten, Montagegerüste von Brücken, schließlich noch unzureichende Beleuchtung und Markierung der Fahrstraße, unerwartete Tiefen, wo ein Staken nicht möglich ist, außerdem unterwegs oft schwierige Versorgung mit Nahrung und Kleidung, sowie unzureichender Schulunterricht der Kinder usw. zählen.

Manche Gefährnisse und Unbequemlichkeiten äußern sich naturgemäß auf kleinen Flüssen lebhaften Verkehrs und geringer Wasserführung vielmehr als auf breiten und tiefen, weniger belasteten Strömen.

Vor allem sind die oft unberechenbaren und durch menschliche Einwirkung nicht abwendbaren, oft überraschenden, völlig andere Anlegungs- und Strömungsverhältnisse schaffenden Natureinflüsse wie Hochwasser, Eisgang und Sturm eine gefährliche Erscheinung im Leben des Schiffers, weil er trotz aller Umsicht und Anstrengung ihnen oft wehrlos gegenübersteht. Verfasser hat das Einfrieren von Schiffen auf Flüssen vor Städten erlebt, wo keine Zugänglichkeit auf mehrere Tage möglich war.

Wer niemals einen großen, hoch herausragenden oder tiefbeladenen Einzelfrachtkahn — allein fahrend oder im Schleppzug — von der Strömung erfaßt, vom Winde quergetriebenen, vielleicht bei regem Verkehr in großen und eng verbauten Flüssen, im Hochwasser, Eisgang oder in den von Sandbänken durchsetzten Niedrigwasser eines Stromes, nur schwer dem Steuer und dem Staken gehorchend, hat stromab schwimmen sehen, kann sich in diesem Falle wohl kaum die Gefährlichkeit und Unbequemlichkeit der Fahrt, die Mühe und Aufregung der Kahnführer vorstellen, zumal sich die ungeschickt schweren, mit geringer Bewegung aber mit großer lebendiger Kraft fahrenden Schiffsgefäße nur mühsam lenken und im Falle der Gefahr recht schwer, mitunter gar nicht mehr stoppen lassen. Wie oft mag es vorgekommen sein, daß ein Kahn mit Gewalt in die Strömung gezogen, gegen Einbauten getrieben wurde, ohne daß der sonst umsichtige Führer es vermeiden konnte.

Die Unbequemlichkeiten der Schiffahrt sind zum großen Teile durch ihre Eigenart, durch Einwirkung von Naturgewalten begründet und bedingt, sie lassen sich weder durch den Staat, noch sonstwie durch eine Maßnahme aus der Welt schaffen. Was aber durch menschlichen Eingriff zur Erleichterung der Schiffahrt und zur Sicherung des Transportgewerbes geschehen kann, das sollte nicht versäumt und wie bisher mit aller Kraft weiter gefördert werden. Nicht allein durch polizeiliche Maßnahmen und Verordnungen zur Regelung des Verkehrs, sondern auch durch praktische Verbesserung, durch Beseitigung bekannter Uebelstände soll man der großen und kleinen Schiffahrt die Berufsausübung zum Vorteil ihres Gewerbes und der allgemeinen Wohlfahrt erleichtern. Natürlich bleibt es immer Berufspflicht der Schiffahrttreibenden, sich eingehend über alle Verordnungen und Eigentümlichkeiten einer Strecke zu unterrichten.

Hier gilt es auch in Zukunft der Schiffahrt, die trotz Eisenbahn und Lastautoverkehr wohl niemals zu entbehren sein wird, die Wege zu ebnen und leichte Fahrt zu schaffen, sowie alle Unbequemlichkeiten diesem wichtigen und schwierigen Transportgewerbe aus dem Wege zu räumen, wie es die Staatsregierung, je nach Bedürfnis und Finanzlage, auf deutschen Wasserstraßen schon immer getan hat.

Es ist dies um so mehr erforderlich, als die Schiffsgefäße wohl noch größer werden; der Weg wird in Mitteldeutschland möglichst umsichtig im Rahmen der Befahrung eines 1000-Tonnen-Schiffes zu bemessen sein, auch um kleineren Fahrzeugen den Weg um so leichter zu machen und für die Zukunft sich von anderer Seite nicht die Fluchtlinie geräumiger Fahrt verbauen zu lassen. Die Schiffsgefäße haben m. E. denselben Anspruch auf Sicher-

heit der Bewegung wie die Fahrzeuge des Land- und Eisenbahnverkehrs; aber nicht nur auf den Wasserstraßen selbst, auch auf den Ladestraßen des Umschlagsuferverkehrs in Häfen müssen Freiheit und Lichthöhe in erforderlichem Maße vorgesehen werden.

Zur Freimachung des Schiffsweges gehört aber nicht nur die gestreckte und übersichtliche Linie, die genügende Weite und Tiefe, sowie die feste Form von Bett und Ufer der Wasserstraße entsprechend den Ansprüchen, die der neuzeitliche Schiffahrtsverkehr an seine Wege stellen darf, sondern auch die ungehemmte Freiheit, unter den den Weg kreuzenden Eisenbahn- und Straßen-Brücken. Diese sollen neben der Sicherheit der Verkehrsüberführung allgemein nicht nur die gefahrlose Abführung von Hochwasser und Eisgang, die freie Sicht und die uneingeschränkte Durchführung von Wasserstraße nebst Leinpfad gestatten, sondern vor allem auch, und das soll hier besonders betont werden, bei natürlichen Wasserstraßen eine Gesamtanordnung erhalten, die den praktischen Bedürfnissen des Verkehrs von Einzelkähnen und Schleppzügen mit Rücksicht auf den Stromstrich voll Rechnung trägt.

Es erscheint eine solche Richtlinie heute manchem wohl selbstverständlich, und doch ist es noch nicht lange her, daß man in die schon schmalen Wasserläufe aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Rücksichten eng und niedrig gebaute, aber architektonisch reich verzierte und mit Denkmälern besetzte Bogenbrücken massiver Bauweise setzte, die wohl einen guten Gesamteindruck machten, zum Städtebild paßten und den Straßenverkehr sicher von Ufer zu Ufer hinübertrugen, aber der natürlichen und bequemen Schiffsbewegung im Stromstrich und der Vorflut nicht Rechnung trugen. Diese Bestrebungen, die man heute nicht mehr recht verstehen kann, sind m. E. auf einen gewissen Mangel an Verständnis für die produktive Kraft des Wassers, auf die verhältnismäßige geringe Größe der Schiffsgefäße und des Wasserverkehrs damals, aber auch auf die herrschende Auffassung von Städtebau und Baukunst jener Zeit zurückzuführen. Jedenfalls darf, wie es wohl manchmal geschieht, die Aenderung von Lebens-Bedingung und -Anschauung im Wandel der Zeiten natürlich nicht zu einem ungerechten und pietätlosen Urteil über die unter anderen Zeitverhältnissen geschaffenen Werke führen. Jede Epoche hat ihre Ansprüche, Auffassung und Kultur; ihnen muß man sich anpassen und weitschauend vorsorgen.

Die Durchführung der idealen Forderung eines völligen Freimachens des Schiffsweges stößt nun praktisch auf manche Schwierigkeiten, von denen eine die Einschränkung des freien Raumes unter den Brücken ist. Vor allem im Unterlauf der Ströme, in eng bebauten Städten, wo das Gelände nur wenig über dem schwankenden Wasserstande zu liegen pflegt, treten bei den Verkehrskreuzungen die Interessen des mindestens 4 m lichte Höhe verlangenden Wasserverkehrs und des in einer Neigung von 1 zu 40 bis 1 zu 70 überzuführenden Straßenverkehrs oft in einen starken Gegensatz zueinander. Für diesen einen gerechten, allen Ansprüchen genügenden Ausgleich zu finden, ist sehr schwer, manchmal unmöglich. Denn wie soll man eine einwandfreie Lösung finden, wenn wie z. B. bei der engumbauten Weidendammer Brücke in Berlin die Straßenebene nur 1—2 m über dem Hochwasser liegt und für leere große Kähne eine lichte Höhe fast vier- bis zweimal so groß erforderlich wird.

Bei dem Ausgleich der Interessen, d. h. eine große Durchfahrtshöhe für den Schiffsverkehr und eine geringe Neigung für die Straße zu schaffen, empfiehlt sich eine solche Anlage von Brücken, deren Bauhöhe durch Eisenbauweise, durch Anordnung von Tragwerken über der Fahrbahn, von Kleinpflaster auf Beton ohne Isolierschicht und von Stahlquerkonstruktion, zum äußersten auch durch die Einschaltung eines Mittelhaupttragwerkes in geschickter und gefälliger Konstruktion ermöglicht werden kann. Es gesellt sich aber oft, wenn man eine recht geringe Bauhöhe schließlich gefunden zu haben glaubt, praktisch noch die große Schwierigkeit dazu, ca. 75 cm Höhe beanspruchende Rohre städtischer Werke im Ueberbau unterbringen zu müssen.

Man kann bei schweren Großstadtbrücken von ca. 15 bis 35 Meter Breite die Bauhöhe bei gewandter Bauweise um fast die Hälfte einschränken; dies bedeutet unter Umständen einen ganz bedeutenden Gewinn für Straße oder Schiffahrt.

Vorschläge von solchen Bauwerken, die beiden Verkehrsarten genügen und dem Stadtbild keinen Abbruch tun, hat der Verfasser an der Hand vieler Skizzen für eine Breite mittlerer Wasserläufe von 30 m bis 150 m in einem besonderen Aufsatz der „Bautechnik" (Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn) vom 17. Oktober und 31. Oktober 1924 — mit Erörterung von Bedenken in straßenverkehrstechnischer und ästhetischer Hinsicht — eingehend vorgetragen. Es sollte darin der Beweis geführt werden, daß man dem Schiffsverkehr, der nicht immer die volle Berücksichtigung gefunden hat, freie Bahn verschaffen kann, ohne andere Interessen zu verletzen. Es sind Brücken vorgeführt, die dem Straßen- und Schiffahrtsverkehr Freiheit, Uebersichtlichkeit und lichte Höhe lassen und doch einen gefälligen Eindruck machen. Es kann der interessierte Schiffahrttreibende an diesen Brückentypen selbst ersehen, daß sein Transportgewerbe bei neuen Brücken nicht ins Hintertreffen zu kommen braucht und daß man, bei vielseitiger Einstellung auf großstädtisches Leben und Verkehrswesen, in Zukunft den verschiedenen Forderungen in vielen Fällen gerecht werden kann.

(Schluß folgt.)

Binnenumschlagstarife.

Von Direktor O. Tillich (Kohlenkontor), Mülheim-Ruhr.

Vortrag, gehalten am 28. November 1924, auf dem vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universtät Köln veranstalteten Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt und Hafenumschlagswesen.

„Binnenumschlagtarife" lautet das Thema, über welches ich zu Ihnen heute sprechen will. Es kann sich in der mir zur Verfügung stehenden Zeit nicht darum handeln, tiefgründige und umfassende Studien vorzunehmen oder eingehende Darstellungen der Verkehrslagen in den deutschen Strom- und Kanalgebieten zu entwickeln, sondern lediglich darum, einen allgemeinen Ueberblick über die historische Entwicklung, über die heutige Lage und die weiteren Wünsche der Binnenschiffahrt auf den großen Wasserstraßen Rhein, Main, Elbe, Oder und Donau und auf den westdeutschen Kanälen zu geben.

Ich selbst befasse mich im Belange der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H., jetzt Kohlenkontor, Weyhenmeyer & Co., Mülheim-Ruhr, seit 3 Jahren eingehend mit den Fragen der Verkehrsbeziehungen der Ruhrkohle im gebrochenen Verkehr, weil die einschneidenden Tarifmaßnahmen der Reichsbahn und der mehr und mehr ausgebaute Staffeltarif „das Kohlen-

kontor" als Kohlenschiffahrtsinteressenten für den Oberrhein dringend auf den Plan riefen. Dieser Staffeltarif, der Kohlenausnahmetarif 6, welcher von der Eisenbahn seiner Zeit ohne vorhergehende Fühlungnahme mit den Interessenten erstellt wurde, nahm der Rhein-Mainschiffahrt, und hier wieder insbesondere der Kohlenschiffahrt, plötzlich fast jede Wettbewerbsmöglichkeit. Aus dem 1. Antrage vom 7. Januar 1922, den das Kohlenkontor stellte, sind inzwischen bis zu dem letzten Antrage vom 16. Oktober ds. Js. 7 Anträge geworden. Sechs Anträge liegen in der Zeit vom Januar 1922 bis zum 15. Juni 1924, dem Zeitpunkt, an dem die Reichsbahn endlich nach hartnäckigen Kämpfen den Wasserumschlagtarif für Kohle einräumte, der als Ausnahmetarif 6 u eingeführt ist. Der Buchstabe „u" bedeutet „Umschlag".

Was damals im Januar 1922 beim Kohlenkontor eine einmalige gründliche Arbeit sein sollte, um mit der Reichsbahn, wie wir von der Kohle erwarten durften, baldigst zu einer Verständigung zu kommen, ist nolens volens zu einer fast 3jährigen Nebenbeschäftigung für das Kohlenkontor und mich ausgeartet, welche viel Zeit und Arbeit, nicht zuletzt in Rücksicht auf die Unterrichtung der Oeffentlichkeit erforderte, welche bei der Zähigkeit, mit der sich die Eisenbahn unseren berechtigten Wünschen immer wieder entzog, mit allen geeigneten Mitteln durch die Presse und durch Anruf der Regierungen und gewichtiger Persönlichkeiten, aufgerufen werden mußte. Als wir unseren ersten Antrag stellten, erschien es so einfach, die Reichsbahn zu überzeugen, daß sie entsprechend der großen frachtlichen Verschiebung, welche sie durch den Staffeltarif vorgenommen hatte, der Rhein-Mainschiffahrt die durch den Staffeltarif verloren gegangene Wettbewerbsfähigkeit durch entsprechende Tarifzugeständnisse schnellstens wiedergeben müsse. Weit gefehlt! — Auch die wirtschaftliche Not von Rheinland und Westfalen, das Unglück und die Lasten der Besetzung und des passiven Widerstandes beeinflußten die Reichsbahn nicht, der Schiffahrt wieder zu geben, was ihr von ihr genommen worden war. Der Reichseisenbahnrat erkannte in den Jahren 1922 und 1923 in drei Tagungen die Forderungen der Binnenschiffahrt als berechtigt an. Er erklärte am 30. August 1922 in einer Entschließung:

„Mit dem Staffeltarif-System und seinem weiteren organischen Ausbau sind für die am Wasserstraßenverkehr interessierten Wirtschaftskreise tiefgehende, ihre Existenz unmittelbar gefährdende Nachteile verknüpft. Der Reichseisenbahnrat beantragt, die Verwaltung der Reichsbahn möge noch im laufenden Jahre eine Vorlage einbringen, welche — unbeschadet der Aufrechterhaltung des Staffeltarifsystems — die mit demselben verbundenen Schädigungen für die an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise nach Möglichkeit beseitigt."

Drei Jahre nach der Einführung des Ausnahmetarifs 6 im November 1922 schien in Bezug auf Ruhrkohle und Braunkohle der Kampf an einem Ruhepunkt angelangt. Die Partie stand „remis", denn das von uns als „Kompromiss Heidelberg" bezeichnete Ergebnis der vom Essener Eisenbahnpräsidenten geleiteten Kommissionssitzung vom 30. November 1922 in Heidelberg war nicht befriedigend und dieses „Kompromiß" ist uns bekanntlich vom Reichsverkehrsministerium vor der Einführung am 1. Mai 1923 in letzter Stunde zerschlagen worden und erst am 15. Juni 1924 wurde unter weiterer Abschwächung des im Kompromiß Heidelberg Vereinbarten ein Ausnahmetarif 6u eingeführt.

Nach Ausbruch des Krieges, als für die Truppenverschiebungen, für Munitions- und Lebensmittelnachschub alle Kräfte und Beförderungsmöglichkeiten aufgeboten werden mußten, wurde vom „Großen Generalstab" die deutsche Binnenschiffahrt in großzügigem Maße in den Dienst des Ganzen gestellt und es ist mit der Anerkennung für die Leistungen der Binnenschiffahrt von zuständiger Stelle nicht gekargt worden. Bald nach dem Kriege aber behandelte die Eisenbahn die Binnenschiffahrt wieder als die kleine Schwester, mit der der große Bruder oft unglimpflich umspringt.

Bis zum Jahre 1914 wies bei den Haupttarifklassen lediglich der Rohstofftarif und der Spezialtarif III eine kleine Staffelung auf. Der Rohstofftarif, der für Brennstoffe, ferner für Düngemittel, Erde, Ton, Sand, Torfstreu, Schlacken, Heu, Stroh, Steingrus, Spat, Kali, Erze usw. galt, sah von 1—350 km einen tkm-Satz von 2,2 Pfg., und über 350 km einen tkm-Satz von 1,4 Pfg., bei einer Abfertigungsgebühr von ℳ 0,70 die Tonne vor, der Spezialtarif III von 1—100 km einen tkm-Satz von 2,6 Pfg., über 100 km 2,2 Pfg. mit einer gestaffelten Abfertigungsgebühr von 60 Pfg. bis 50 km, 90 Pfg. bis 100 km, ℳ 1,20 über 100 km d. t. Daneben bestand für Kohle noch ein Rheinumschlagtarif (Ausnahmetarif 6a), von den Badischen Staatsbahnen zum Schutze der badischen Umschlaghäfen gegenüber dem direkten Streckenversande erstellt, der von Mannheim, Rheinau Hafen Karlsruhe Hafen und Kehl Hafen nach badischen Stationen noch günstigere Sätze aufwies, nämlich von 1—100 km 2,2 Pfg. für den tkm, über 100 km 1,7 Pfg. für den tkm, Abfertigungsgebühr 70 Pfg. für die Tonne. Demgegenüber hat der Ausnahmetarif 6, welcher am 1. Oktober 1919 an die Stelle des Rohstofftarifs für Kohle getreten ist, seit der letzten allgemeinen Frachtherabsetzung von 10 % am 18. September ds. Js. folgende Sätze:

	1—350 km	3	Pfg. je tkm
anstoßend	351—400 „	1,1	„ „ „
„	401—500 „	0,7	„ „ „
„	501—600 „	0,3	„ „ „
„	601—704 „	0,2	„ „ „
„	ab 705 „	1,4	„ „ „

Abfertigungsgebühr ℳ 1,10 die Tonne.

Die Anhebung der Staffel am 15. Mai 1924 ab 821 km auf 1,4 Pfg. und am 18. September 1924 bei der 10%igen Ermäßigung ab 705 km auf 1,4 Pfg. für den tkm hat die Reichsbahn stillschweigend vorgenommen. Sie erklärte nachher den Interessenten auf ihre Rückfrage, daß sie die Frachten deshalb erhöht hat, weil der Ausnahmetarif 6 bei diesen Entfernungspunkten bereits bis auf den Rohstofftarif herabgeht und über diese Entfernungen hinaus sonst sogar die Vorkriegsfrachtsätze unterschritten würden, während die Frachten gegenüber der Vorkriegszeit grundsätzlich infolge höherer Löhne und Gehälter 25 % höher sein müßten.

Der rheinisch-westfälische Bergbau steht durchaus auf dem Standpunkt, daß der Staffeltarif eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist für die von den Rohstofferzeugungsgebieten entfernt wohnenden Verbraucher. Auch von der Binnenschiffahrt und von der Rheinschiffahrt im besonderen wird vorbehaltlos anerkannt, daß die Rohstoffgebiete den Verbrauchern durch weitgehende Verbilligung der Beförderungswege nahegebracht werden müssen. Diesen Standpunkt hat der Reichsausschuß für deutsche Binnenschiffahrt in Berlin für die gesamte deutsche Binnenschiffahrt stets als Leitgedanken ausgesprochen, aber ebenso wird von der Binnenschiffahrt die Forderung erhoben, daß ihr bei den großen wirtschaftlichen Verschiebungen, welche der Staffeltarif gebracht hat, der Ausgleich gegeben wird, der — gleichfalls im Interesse der vom Rohstoff abliegenden Verbraucher — es ihr ermöglicht, den Wettbewerb mit der direkten Eisenbahnbeförderung zu halten und neben der Eisenbahn und zu ihrer Entlastung entsprechend billiger Rohstoffe zu befördern. Die Binnenschiffahrt stellt ihre Forderungen für Ausgleichtarife in Brennstoffen auf die Grundlage des Staffeltarifs.

Rhein und Main — Brennstoffe.

Das Kohlenkontor, das sich die Vertretung der Belange des Kohlenlieferers, des Ruhrbergbaues und der süddeutschen Kohlenverbraucher in dieser Frage zur Aufgabe gestellt hat, hat stets betont, daß der Schienenweg für ein Massengut, wie es die Kohle ist, der Zubringer und Ableiter der großen Ströme und der Kanalsysteme sein soll. Dabei befinden sich Eisenbahn und Binnenschiffahrt wohl, und wenn die großzügigen Kanalpläne, welche im Bau und Entwurf sind, nicht von vornherein lebensunfähig sein sollen, so muß dieser Grundsatz die deutsche Verkehrspolitik leiten. Heute ist das ganz und gar nicht der Fall. Auf Rhein und Main haben lediglich Steinkohle und rheinische Braunkohle am 15. Juni 1924 mit dem Ausnahmetarif 6u eine erste Stufe in der Richtung der Wiedererlangung der Schiffahrtslebensnotwendigkeiten erreicht. Wie wenig das Erreichte in wichtigen Verkehrsrichtungen noch ist, zeigt, daß es auch heute noch nicht möglich ist, beim Umschlag über Mannheim Ruhrkohle billiger nach Basel zu fahren, als auf dem direkten Schienenweg nach Basel, obwohl der Ausnahmetarif 6u eine Ermäßigung der Fracht von Mannheim nach Basel um ℳ 3,— die Tonne gebracht hatte. Der Umschlag über Mannheim bietet also keinen „Anreiz" gegenüber dem Streckenverkehr nach Basel.

Wenn wir die Vorkriegssätze und die heutigen Sätze z. B. von Bochum-Riemke nach Basel pro Tonne vergleichen, so ergibt sich ein Vorkriegssatz von ℳ 11,80 gegen ℳ 13,10 heute, Aufschlag 11,02 %, dagegen im gebrochenen Verkehr Bochum-Riemke-Duisburg-Ruhrorter Häfen früher ℳ 1,50, heute ℳ 2,20 = 46,7 % Aufschlag und nach Wiedereinladung der Kohle von Schiff auf Waggon am Oberrhein: von Mannheim nach Basel früher ℳ 5,10, heute ℳ 6,10 = 19,6 % Aufschlag. Infolge der Auswirkung des Staffeltarifs beträgt mithin der Unterschied zwischen Vorkriegszeit und jetzt auf dem direkten Bahnwege nur 11,02 %, dagegen 46,7 % Zeche Ruhrort und 19,6 % Mannheim-Basel. Uebrigens bietet der gebrochene Weg vom Ruhrgebiet nach Basel dem Verfrachter überhaupt keinen Vorteil gegenüber dem direkten Versand ab Zeche; der gebrochene Weg ist nur 15 Pfg. die Tonne billiger. Der Umschlagplatz Kehl und auch Karlsruhe bieten dagegen einen ganz bescheidenen Vorsprung gegenüber dem direkten Bahnweg, der aber keineswegs für nachgesiebte Kohle genügt. Bei 60 km ab Mannheim hört die Möglichkeit auf, nachgesiebte Hausbrandnüsse gegenüber derselben Kohle direkt ab Zeche konkurrieren zu lassen, von hochwertigen Sorten gar nicht zu reden.

Hier muß ich einige Worte über den „oberrheinischen Zuschlag" einflechten, der die Kosten enthält, welche der Kohlenverfrachter bei Lieferung über die oberrheinischen Häfen den Zechenpreisen zuschlägt; bei der Feststellung der Preise für Kohle im gebrochenen Verkehr kommt er natürlich wesentlich in Betracht. Von den Interessenten dem Reichskohlenverband in seinen Einzelheiten zur Prüfung vorgelegt, wird er vom Reichskohlenverband nach Richtigbefund und Genehmigung im Reichsanzeiger veröffentlicht. Zur Zeit beträgt der oberrheinische Zuschlag von frei Waggon Zeche bis frei Waggon Mannheim für Kohle ℳ 6,85, von frei Waggon Zeche bis frei Waggon Frankfurt a. M. ℳ 7,35, von frei Waggon Zeche bis frei Waggon Aschaffenburg ℳ 7,60 die Tonne. Das Kohlenkontor hat seit seinem Bestehen stets ausgleichend gewirkt und eine maßvolle Preis- und Frachtenpolitik betrieben, die in ihrer Gleichmäßigkeit vom oberrheinischen Abnehmer anerkannt worden ist.

Seit Oktober 1924 besteht bei ungünstigen Wasserstandverhältnissen ein anhaltender Kahnmangel. Die Transportsätze lagen im freien Verkehr im Oktober bis zu 60 % und in diesem Monat (November) bis zu 100 % über den Schiffsfrachten, welche in den genannten „oberrheinischen Zuschlägen" enthalten sind. Im Oktober und November wurde von den Schiffern nur noch zu Tagessätzen Frachtgut angenommen. Bei der Annahme günstigster Reisezeitdauer bis zur Rückkehr nach Ruhrort von nur 25 Tagen, was im Winter jedenfalls außerordentlich wenig ist, ergeben sich für die Abwicklung einer Reise reine Schiffsfrachtsätze für die Tonne nach Mannheim und den anderen oberrheinischen Häfen, welche fast allein so hoch sind, wie der gesamte offizielle „oberrheinische Zuschlag", der doch außer der Schiffsfracht auch die hohen Vorfrachten von der Zeche zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, die Hafenanschlußgebühren, die fiskalischen Einladesätze und Werftgebühren in Duisburg-Ruhrort und bei Kanalverladungen im Rhein-Herne-Kanal die Vorfrachten von der Zeche zum Kanalhafen, die Einladekosten, die Kanalgebühren und die Gebühren für das Ein- und Ausschleppen im Kanal durch das staatliche Schiffsmonopol, ferner die Spesen und Sonderkosten auf der Fahrt sowie die Lager- und Ausladegebühren an den oberrheinischen Plätzen enthalten soll. Der Fall einer Leichterung des Kahnes auf der Fahrt mit den damit verbundenen großen Mehrkosten ist außerdem nicht berücksichtigt.

Daß dieser jetzige Ausnahmetarif 6u ein Zugeständnis der Reichsbahn an die Schiffahrt ist, darf man übrigens durchaus bezweifeln. Ich betrachte ihn lediglich als eine leider ungenügende, fast wirkungslose Geste gegenüber dem entsetzlich zugerichteten Ruhrbergbau in seinem schweren Absatzkampf und als ein endliches erstes Nachgeben gegenüber der öffentlichen Meinung und gegenüber den Kohlenlieferern und Kohlenverbrauchern, die gemeinsam mit uns nicht nachlassen dürfen, um das Ziel, d. h. wenigstens die früheren bescheidenen Frachtspannungen, endgültig zu erreichen.

Die Kohlenschiffahrt auf dem Rhein konnte früher, beispielsweise ab Mannheim, den Wettbewerb gegenüber der direkten Streckenkohle bis etwa 300 km aushalten. Bis nach Augsburg (311 km ab Umschlagplatz Mannheim) konnten kleine Industrienußkohlen, welche nicht nachgesiebt zu werden brauchen, noch gleichpreisig ohne Nachteil gegenüber der direkten Streckenlieferung bestehen. Es war dem Kohlenversender möglich, ohne Bedenken große Sommermengen Kohle nach den oberrheinischen Lägern auf dem Schiffswege zu schaffen. Er war auf Grund der damaligen Eisenbahntarife nicht im Zweifel, daß er diese Schiffskohle von den oberrheinischen Umschlagplätzen wie Mannheim, Frankfurt a. M., Karlsruhe, Kehl usw. in das große Hinterland etwas billiger verschicken konnte, als Kohle direkt ab Zeche — es bestand für den Versand ab oberrheinischen Umschlaghäfen ein „Anreiz" —. Er konnte Industrie- und Hausbrandkohlen unter Einrechnung von Transportkosten und Lagerbewegung, von Zinseinbußen und Nachsiebverlusten, auf Lager legen und im Winter in das süddeutsche und benachbarte ausländische Absatzgebiet absetzen und — das ist der springende Punkt auch für die Eisenbahn — es war möglich, die süddeutsche Kohlenversorgung unabhängig zu machen von kürzeren Verkehrsstörungen auf dem langen Wege zwischen dem Erzeugungsgebiet und den Empfangsgebieten.

Der sogenannte „Anreiz", mit dem der Versender, wenn er Kohle auf dem Schiffswege verfrachtet, muß rechnen können, ist die Spannung zwischen Zechen-Frankopreis und Oberrhein-Frankopreis, welche die Entwertung durch Siebverlust, die Siebkosten, die Zinseinbußen durch die längere Schiffsbeförderung und Lagerung, die zweimalige Lagerbewegung und noch einen Preisvorteil der „Schiffskohle" gegenüber der „Streckenkohle" frei Empfangsort enthalten muß.

Rheinschiffahrt und Eisenbahn versagen, wie der Fachmann weiß, bekanntlich gerne gleich-

zeitig. Die kurzen Tage, stundenlanger Nebel, der im Herbst und Winter manchmal den ganzen Tag auf dem Wasser liegt, kleines Wasser, erschweren im Herbst und Winter die Schiffahrt und gleichzeitig leiden die Zechen meistens unter Wagenmangel. Die Eisenbahn hat im Herbst mit Erntetransporten alle Hände voll zu tun und ist dann froh, bei der Anspannung ihres rollenden Materials möglichst von Kohlentransporten einige Wochen weitgehend entlastet zu werden. Der Wagenmangel tritt am stärksten in den Kohlenerzeugungsgebieten auf. Der Versand von den oberrheinischen Kohlenlägern ist deshalb eine ebenso ideale wie praktische Entlastung der Eisenbahn. Bei Wagenmangel ist der Verlust, den die Eisenbahn erleidet, zahlenmäßig wohl überhaupt nicht festzustellen. Was die Zusammenballung der Güterzüge und die Verstopfung der Bahnhöfe, die Stockung im Wagenumlauf, unnützes Hin- und Herfahren und Leerfahren der Wagen, eventuelle Warenschäden und nicht zuletzt die durch den Wagenmangel der Bahn verlorengehenden Transporte an hohen und unproduktiven Betriebskosten und Einnahmeausfällen für die Eisenbahn bedeuten, ist so einschneidend, daß man meinen sollte, es sei unnötig, der Eisenbahn immer wieder zu sagen, daß sie die Binnenschiffahrt doch nicht als ihre Wettbewerberin, sondern als ihre Helferin ansehen solle.

Was anderseits der Bahn die Beförderung der Ruhrkohle auf dem einmal oder zweimal gebrochenen Wege an Vorteilen bringt, kann nicht genug betont werden. Die Eisenbahn kann nicht mehr verdienen und verdient sicherlich im ganzen Reiche nicht mehr als durch den Verkehr von den Ruhrzechen nach den niederrheinischen Häfen. Zunächst erhält die Eisenbahn für die kurze Fahrt von den Zechen zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen die volle Abfertigungsgebühr von M. 1,10 für die Tonne und dann für durchschnittlich 30 km 3 Pfg. für den tkm = ℳ 2.— für die Tonne. Hinzu kommt die Hafenfracht in Ruhrort, an der die Reichsbahn in erheblichem Maße teilnimmt. Die Fahrt in Mengen von täglich Zehntausenden von Tonnen einschließlich der Rückfahrt der Leerwagen zur sofortigen Wiederbeladung auf den Zechen dauert im allgemeinen 48 Stunden! Die Duisburg-Ruhrorter Häfen stellen für die Reichsbahn ein Sammelbecken von Wagen dar, aus dem die Direktionen des Bezirks in großem Maße die Anforderungen des rheinisch-westfälischen Gebiets decken. Ein Nachlassen des Kohlenversandes von den Zechen zu den Ruhrhäfen, mit Rückgang der Kohlenverschiffung, bedeutet logischer Weise eine Zunahme des Streckenversandes auf weite Entfernungen, die bei niedrigsten Frachtsätzen den Waggon auf lange Zeit der Verfügung der Eisenbahn entziehen, verbunden mit langem Leerrücklauf des Wagens.

Ein Rückgang des Verkehrs von den Ruhrzechen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen bedeutet eine Schmälerung des Wagenvorrates nahe beim Ruhrkohlenbezirk. Der Wagenmangel ist kein Fehlen der Wagen an sich, sondern ein Fehlen der Wagen an der richtigen Stelle! Geht der Verkehr nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen und damit der Umfang dieses Wagensammelbeckens zurück, so wird der Wagenmangel im Ruhrbezirk schärfer, länger und häufiger werden.

Die Abfertigungsgebühr nimmt die Eisenbahn für den kurzen Weg Zeche-Ruhrort gerade so gut ein, wie für eine Beförderung weit ins Ausland hinein. Das ist sehr zu beachten!

Ich bin der Ueberzeugung, daß die Leitung der neuen deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus dem Verkehr Ruhrzeche-Duisburg-Ruhrorter Häfen geradezu ein Studium machen wird und an diese kaufmännische finanziell und betriebsmäßig kalkulierende Leitung der Reichsbahn-Gesellschaft wendet sich daher das Kohlenkontor mit seinen Anträgen auf weiteren Ausbau des Ausnahmetarifs 6u.

Das „Kompromiß Heidelberg“ war unter Führung der Reichsbahndirektion Essen eine beschlossene Sache. Der passive Widerstand und die Regie, welche die Einnahmen der Eisenbahn versiegen ließen, sind vorbei. Jetzt muß zum mindesten das „Kompromiß Heidelberg“, welches ja das Wettbewerbsverhältnis der Schiffahrt noch nicht wieder herstellte, in Kraft treten; das müssen wir fordern. In absehbarer Zeit müssen dann unter Ausbau des A. T. 6u von der Eisenbahn oberrheinische Frachtsätze erstellt werden, welche auf der Grundlage des von der Eisenbahn geschaffenen Staffelsystems (A. T. 6) endgültig die Frachtspannungen für die Kohlenschiffahrt auf dem Rhein-Main wieder herstellen, die vor dem Kriege bestanden haben.

1913 betrug der Gesamtverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen 28,8 Millionen Tonnen, davon 18,2 Millionen Tonnen Kohlen, 10 Millionen Tonnen zum Oberrhein, 8 Millionen Tonnen rheinabwärts.

Nach unserer Auffassung kann die Eisenbahn den einbringlichen Duisburg-Ruhrorter Hafen-Verkehr in Ruhrkohle und den oberrheinischen Verkehr nicht besser heben, als indem sie den Verkehr der Ablaufstrecke auf das weitgehendste durch geeignete Tarifmaßnahmen anregt und zunächst mit aller Beschleunigung den Weg beschreitet, daß sie die früheren Frachtspannungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt ab oberrheinischen Umschlaghäfen durch den Ausbau des Ausnahmetarifs 6u wieder herstellt.

Von den Häfen am Oberrhein und Main fährt die Eisenbahn die wieder aufgeladene Schiffskohle auf kurze Entfernungen zu günstigen Sätzen, indem ihr die Leerwagen auch hier schnell wieder zur Verfügung stehen.

Die Eisenbahn krankt geradezu am Leerlauf der Güterwagen. Nach einem Aufsatz Dr. Ing. Jänecke „Beschleunigung des Wagenumlaufs“ in der Zeitung des Vereins Deutcher Eisenbahnverwaltungen vom 10. April 1924 erleiden 45 v. H. der Wagen einen Leerlauf. Dezentralisierung der Kohlenwaggons fort vom Ruhrgebiet durch stärkste Verkehrsentwicklung der oberrheinischen Umschlaghäfen durch die Eisenbahn bedeutet Verringerung des Leerlaufs der Wagen um die Entfernung zwischen Ruhrgebiet und Süddeutschland, das sind 300 bis 350 km. Wenn die Reichsbahn durch sehr niedrige oberrheinische Umschlagtarife den Leerrücklauf zu den Ruhrzechen verringert und die Rheinschiffahrt und die oberrheinischen Häfen dadurch stark belebt, so erhöht sie auch ihre Frachteinnahmen pro tkm ganz bedeutend. Statt einer langen Strecke Ruhrgebiet-Süddeutschland mit je länger die Entfernung, desto billiger werdenden Frachtsätzen fährt sie

1. Ruhrgebiet-Ruhrhäfen,
2. Oberrhein-Häfen-Empfangsort

kurze Strecken. 80 % des Ablaufsverkehrs von Brennstoffen z. B. ab oberrheinischen Häfen Mannheim und Karlsruhe liegt innerhalb 180 bis 200 km Radius; bei Frankfurt a. M. sogar innerhalb 50 km Radius.

Von den Mengen, die das Kohlenkontor im Jahre 1913 nach Süddeutschland lieferte, gingen die Hauptmengen auf dem Wasserweg und nur wenige Prozent auf dem direkten Bahnweg nach den verschiedenen Ländern.

Auf dem Schiffswege wurden versandt:

nach Baden	98 %
nach Württemberg	81 %
nach Hessen	77 %
nach der Pfalz	94 %

der Gesamtmengen der genannten Länder.

Nach Bayern, rechts des Rheins, gingen 1913, wo der Hafen Aschaffenburg noch nicht als Großschiffahrtshafen bestand, auf dem Wasserwege 41 % der Gesamtbezüge in Ruhrkohle. Im ganzen versandte das Kohlenkontor im Jahre 1913 von den oberrheinischen Umschlagplätzen nach Süddeutschland 5 410 000 Tonnen Kohlen, ausschließlich Elsaß-Lothringen.

Von dem Rheinischen Braunkohlen-Syndikat wurden im Jahre 1913 647 000 Tonnen Braunkohlenbriketts auf dem Wasserwege versandt.

Ich bitte, hieraus zu entnehmen, welche große Bedeutung der weitere Ausbau des Ausnahmetarifs 6u für die Belange des Absatzes des rheinisch-westfälischen Kohlengebiets, der Rheinschiffahrt und der Reichsbahn selbst hat. Rheinland und Westfalen haben vor dem Kriege etwa 50 Prozent des gesamten Verkehrs der deutschen Eisenbahnen aufgebracht.

Der weitere Ausbau des Ausnahmetarifs 6u ist eine Lebensfrage für die Rheinschiffahrt. Zweifellos werden die der Rheinschiffahrt nahestehenden Männer, ich nenne hier nur Dr. Ott und Dr. Silverberg, mit ihren bisherigen Erfolgen im Reichseisenbahnrat, und von Verbänden der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen, die Handelskammern, in Sonderheit die in diesen Fragen tätigen Handelskammern Duisburg, Frankfurt a. M., Karlsruhe, Mainz und Mannheim, die süddeutschen Regierungen und Wirtschaftsverbände, der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Vorsitzender Dr. Ott, weiter auf dem Plan sein — auch die neuen Wasserstraßenbeiräte — um zu helfen, das bisher im Ausnahmetarif 6u Erreichte zu verbreitern und zu vertiefen.

Eine Schiffahrtssitzung der dem Verein zur Wahrung angeschlossenen rheinischen Handelskammern hat unterm 30. Oktober 1924 in Köln in vier Entschließungen in Sachen Mainkanalabgaben, Reichsgetreideeinfuhr und Binnenumschlagtarife, je für Kohlen und allgemeine Güter, zu den schwebenden Fragen Stellung genommen und diese Entschließungen an die Behörden gesandt.

Dem Reichsverband der Deutschen Industrie, Berlin, und dem Deutschen Industrie- und Handelstag in Berlin darf ich an dieser Stelle nahelegen, sich mit ihrem ganzen Gewicht für die Binnenschiffahrt einzusetzen, welche für die Belange in Süd und Nord von großer Wichtigkeit und Bedeutung ist. Auch die Arbeitnehmerverbände (Transportarbeiterverband) haben ganz die gleichen Interessen wie die Arbeitgeberverbände an der Wiederaufrichtung der Binnenschiffahrt.

Gefühlsmomente habe ich in diesem Zusammenhange nicht erwähnt. Sie können von der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht berücksichtigt werden, da sie ihre finanziellen Vorteile in den Vordergrund stellt, wobei allerdings zu beachten ist der § 22 des Eisenbahnstaatsvertrages:

„Die Reichsbahnverwaltung wird die Tarife unter Wahrung der Einheit und mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortführen und den Verkehrsbedürfnissen der Länder namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung tunlichst Rechnung tragen."

Und das Reichsverkehrsministerium, unser ehemaliger Gegner, ist heute, entlastet von der eigenen Betriebsverwaltung, auf das wirtschaftliche Wohl der Allgemeinheit eingestellt und kann „Ermäßigungen oder sonstige Aenderungen der Tarifbestimmungen verlangen, die es im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet". Das Wohl der Allgemeinheit verlangt Behebung der Arbeitslosigkeit. Mit der Arbeitslosigkeit und dem Elend, das ihre lange Dauer über den Arbeiter- und Mittelstand bringt, ist der schlechte Gesundheitszustand — Tuberkulose — der Bevölkerung nachweislich wieder gestiegen.

Das neu organisierte Reichsverkehrsministerium wird dafür Verständnis haben, welche wichtige Rolle die Kohlenverladung auf dem Rhein und Main für die Sicherstellung der Kohlenversorgung weiter, hochentwickelter deutscher Gebiete hat und wird sich nicht der Tatsache verschließen, daß im Rahmen der deutschen Binnenschiffahrt vom Versailler Vertrag an bis einschließlich der Zeit des passiven Widerstandes die Rheinschiffahrt, die Lebensader und der Stolz der rheinischen Bevölkerung, die zu einem großen Teil von der Schiffahrt lebt, pro patria Ungeheures geleistet und getragen hat. Mit welchem Ergebnis? Daß sie sich jetzt im Wettbewerb sieht mit den großen, aus ihrem eigenen Schiffsmaterial neu erwachsenen Rheinflotten unter fremden Flaggen und daß sie nun schon jahrelang beim Reich um die Vergütung ihrer Verluste kämpfen muß.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf das im Rheinverlag erschienene Heft 4, das die Niederrheinische Handelskammer zu Duisburg-Ruhrort über „Niederrheinische Schiffahrts- und Hafenfragen" nach einem Vortrag des 2. Syndikus an die Presse jetzt herausgibt. Es faßt u. a. anschaulich die ungeheuren Verluste zusammen, die die Rheinreedereien getragen haben.

Die Kohlenverfrachtung betrug vor dem Kriege 50 %, jetzt, bei dem Rückgang anderer Güter, 80 % des Rheinverkehrs. Diese Hundertsätze sind cum grano salis zu verstehen. Die 80 % bedeuten nicht ein Anschwellen der Kohlenschiffahrt an sich, sondern in erster Linie einen entsprechend starken Rückgang der Verladungen anderer Güter und die Kohlenverladungen selbst enthalten jetzt die bedeutenden Mengen Reparationskohlen, die überwiegend unter fremder Flagge fahren, und Mengen, welche auf dem Schiffswege mangels Absatz zur Lagerung auf den oberrheinischen Lagerplätzen abgestoßen worden sind.

Eine Veröffentlichung in „Wirtschaft und Statistik" des Statistischen Reichsamtes sagt:

„Die gesamte Güterbewegung auf deutschen Binnenwasserstraßen sank im Jahre 1923 gegen das Vorjahr um 42 v. H., die auf deutschen Eisenbahnen, wenn man von dem Verkehr der Regiebahnen absieht, um 40 v. H.; damit erreichte die Binnenschiffahrt nur etwa ein Drittel, die Eisenbahn etwa die Hälfte des Vorkriegsstandes."

Weiter heißt es in dem Aufsatz:

„Während die Gebiete der Oder, Elbe und Donau nur einen geringen Verkehrsrückgang gegenüber 1922 aufzuweisen hatten, sank der Verkehr in den östlichen Wasserstraßen und vor allem in den Märkischen Wasserstraßen erheblich. Im Rheingebiet sank der Gesamtverkehr um 58 v. H., im Ems-Weser-Gebiet um 61 v. H. Eisenerz und Steinkohlen, die Hauptverkehrsgüter in diesen beiden Gebieten, waren auch diejenigen, die hier die größte Abnahme zu verzeichnen hatten. Der Auslandsverkehr des Rheingebiets verminderte sich um zwei Fünftel usw."

Großzügig in ihrer Leistungsfähigkeit ist die Gesamtheit der oberrheinischen Umschlageinrichtungen, Brikettwerke, Kohlensiebereien und Lagermöglichkeiten und der oberrheinischen Häfen selbst, die für den Umschlag und die Aufbereitung von Brennstoffen, vielfach aus kleinen und mühseligen Anfängen herausgewachsen, durch die Unternehmungslust des Kohlenhandels und der Kohlenschiffahrt entstanden sind, sie haben seit Jahr und Tag nur Verluste gebracht; sie wieder rentabel und leistungsfähig zu machen, ist eine Notwendigkeit. Die Rheinschiffahrt und diese Landanlagen können nicht nur Lückenbüßer sein, wenn die Eisenbahn versagt, sonst werden diese großen Wirtschaftswerte altes Eisen!

Neben der Eisenbahn muß auch die Duisburg-Ruhrorter Hafenverwaltung das Bestreben haben, schnellstens die Gebühren herabzusetzen, daß sie der Vorkriegszeit wieder entsprechen. Was an englischer Kohle zu Schiff rheinaufwärts kommt, nimmt der Eisenbahn und den Duisburg-Ruhrorter Häfen Verkehr fort. Was die oberrheinischen Häfen betrifft, so kann ich an dieser Stelle nicht eindringlich genug davor warnen, Hafengebühren einzuführen, die bisher nicht bestanden haben. Es wäre dies wohl der ungünstigste Zeitpunkt.

solche Gebühren einzuführen. Dies würde den Kampf, den die oberrheinischen Häfen noch zu bestehen haben werden, aufs ungünstigste beeinflussen. Vorhandene Hafengebühren müssen abgebaut werden. Der Hafen Straßburg wird in ganz großzügiger Weise ausgebaut werden und es hieße für die oberrheinischen Häfen die Ableitung des Verkehrs nach Straßburg unterstützen, wenn sie Gebühren einführten und erhöhen würden. Die Aussichten für den Hafen Straßburg sind umso günstiger, als ihm jetzt außerordentlich niedrige Tarife der französischen Bahnen zugute kommen, die vor dem Kriege schon immer viel günstiger waren, als die deutschen Tarife. Straßburg zieht jetzt den Transport der Eisenwerke von Elsaß-Lothringen, Luxemburg und auch des Saargebiets nach Holland und Uebersee, dank den billigen französisch-elsaß-lothringischen Bahnfrachten, von dem natürlichen und kürzeren Wege über die Pfalz fort zu seinem Hafen hin, wo die Ware durch die französische Rheinschiffahrt rheinabwärts geht. Eine Eingabe des Reederei-Vereins, Mannheim, vom 18. November 1924, an die Reichsbahndirektion München mit dem Ziele, wenigstens die Eisentransporte aus den Saarwerken im Zusammenwirken der deutschen Eisenbahnverwaltung und der deutschen Rheinschiffahrt wieder auf den Bahnweg über die Pfalz zum Rhein nach Ludwigshafen zu bringen, bestätigt das soeben Gesagte. Zur Zeit sind die deutschen Tarife für Kohlen 39 % und für Eisen 45 % höher als die französischen. Auf diese Frachtvergleiche zwischen Inland und Ausland komme ich noch einmal zurück.

Bezüglich der Mainschiffahrt ist sich wohl jeder Sachverständige darüber klar, daß sie Gebühren besonders schwer tragen kann. Die Abgaben auf der kanalisierten Mainstrecke sind dabei besonders hoch und sie werden nicht, wie dies vor 1918 der Fall war, für die Güter zurückerstattet, welche in den Mainhäfen im Transitverkehr umgeschlagen werden. Wenn die Mainschiffahrt mit dem vor drei Jahren eröffneten Hafen Ashaffenburg finanziell bestehen soll, wird das Reichsverkehrsministerium die von den Interessenten dringend erbetenen Zugeständnisse bezügl. der Kanalabgaben machen müssen.

Der Hafen Aschaffenburg hätte, wenn die bisherige schiffahrtsfeindliche Stellung der Eisenbahn nicht von Grund auf geändert wird, nicht gebaut werden dürfen.

Einerlei, wie die Häfen verwaltet werden, ob in gemischt wirtschaftlichen Betrieben, ob von ihren Ländern, oder von ihren Städten: Es müssen alle Gebühren, Hafenfrachten, Werftgebühren usw. nach Kräften abgewehrt werden. Jetzt, wo durch den Staffeltarif (Ausnahmetarif 6) die Schiffahrt in solche Bedrängnis geraten ist, müssen um so mehr alle Gebühren in den Häfen herabgesetzt werden. Es darf nicht Wert darauf gelegt werden, daß die Häfen unmittelbar Geld einbringen, wie das bei einer selbständigen Wirtschaft der Häfen immer das natürliche Bestreben sein wird. Häfen, Ströme und Kanäle sind nicht Selbstzweck, sie sollen dem Gemeinwohl dienen.

Aus den mir vorliegenden Zahlen über Hafenkosten greife ich Frankfurt a. M. heraus. Die Hafenfracht betrug in Frankfurt a. M. vor dem Kriege M. 2,— für den Wagen = M. 0,133 für die Tonne (den Wagen mit 15 t gerechnet), heute wird für Kohlen eine Hafengebühr von M. 0,40 für die Tonne erhoben, was eine Erhöhung von 200% gegenüber der Vorkriegszeit ausmacht.

Wenn wir uns bei der Eisenbahn bemühen, bei den oberrheinischen Umschlagtarifen die notwendigen Spannungen gegenüber den direkten Streckenfrachten durchzusetzen, so dürfen die bescheidenen Spannungen, um die wir kämpfen, nicht im Hafenverkehr durch die Höhe der Gebühren wieder verloren gehen.

Die Hafenverwaltungen sollten unbedingt durchsetzen, daß die Eisenbahn die Ausladestellen als Station behandelt. Ebenso müssen die Anstoßfrachten, Ueberfuhrgebühren, Zuschlagfrachten der Eisenbahn und die im Frühjahr 1919 erst eingeführten Stellgebühren (für Kohle jetzt M. 1,13 je Wagen) bekämpft werden.

(Fortsetzung folgt.)

Straßburg — Endpunkt der Rheinschiffahrt.

Von Libertinus.

Ueber Frankreichs Verkehrspolitik am Oberrheine hat der bekannte Schweizer Schiffahrtsfachmann Jean R. Frey aus Basel schon im Wasserstraßen-Jahrbuche 1923 folgende beherzigenswerte Aufführungen gemacht, deren Studium gerade heute nicht warm genug empfohlen werden kann und die daher hier auszugsweise wiedergegeben seien:

„In Frankreich beschäftigt man sich schon seit Jahren mit der Frage, wie der schweizerische Auslandsverkehr zur Alimentierung des französischen Bahnnetzes und der französischen Seehäfen etwas mehr herangezogen, und wie die der Schweiz, ohne fühlbaren Druck, nach und nach in eine im gewissen Sinne von Frankreich abhängige Verkehrspolitik hineingeschaukelt werden könne.

Es kamen 1913 694 000 Tonnen Güter aus Uebersee über deutsche Verkehrswege in die Schweiz und nur 244 000 Tonnen über französische, und für die schweizerische Ausfuhr hatte sich ein fast ähnliches Verhältnis ausgebildet, trotzdem die französischen Westhäfen den überseeischen Bezugsländern näher gelegen sind als die Nordseehäfen. Die „Tablettes des deux Charentes“ schrieben am 10. April 1919 u. a.: „Stelle man sich vor, was für eine Quelle des Reichtums, nicht nur für uns (Rochelle), sondern für alle Häfen, für die ganze Gegend, für ganz Frankreich, die Schaffung eines Eisenbahnnetzes wäre, das die atlantischen Häfen mit dem Zentrum Europas verbinden würde.“

Wenn man bedenkt, daß von der schweizerischen Einfuhr von rund 10 Millionen Tonnen jährlich 5 Millionen Tonnen Basel als Eingangstor benutzen, so muß man sich auch sagen, daß in der Ablenkung dieses Verkehrs für Frankreich viel mehr zu holen ist als in anderen Verkehrsrelationen.

1917 hat der Geograph Vidal de la Blache in einem Buche „La France de l'Est“ ausgemalt, wie Frankreich am Rheine zur Stütze der Unabhängigkeit Hollands und der Schweiz werden würde. Dafür aber verlangt er, daß die Rheinschiffahrt in Straßburg, Straßburg als oberster End-Schlußpunkt finde, denn Straßburgs wegen habe sich das Interesse Frankreichs der Rheinschiffahrt wieder zugewandt. Auf Seite 233 schreibt er: „Während die Deutschen die Verlängerung der Rheinschiffahrt bis Basel und darüber hinaus anpreisen, frägt sich das Elsaß, was für ein Interesse es an diesem Plane finden kann und antwortet: keines. Straßburgs Bedeutung liegt in seiner Lage als natürlicher Endpunkt dieser Schiffahrt. Es ist unbestreitbar, daß das linke Ufer das größte Interesse daran hat, alles aufzuhalten, was ihm von diesem rheinischen Verkehre zu entgleiten droht, der in seine neuen Häfen einmündet. Es hat die Mittel dazu, weil sich in Straßburg selbst das künstliche Netz anschließt, das für das Elsaß die wirkliche Verlängerung der Rheinschiffahrt bildet. Diesen Endpunkt flußaufwärts verlegen, würde heißen, diesen natürlichen Verhältnissen zuwider handeln.“

Was der Pariser Geograph will, geht aus diesen wenigen Worten deutlich hervor: die Unterbindung der

Rheinschiffahrt in Straßburg, Straßburg als oberster Endpunkt der Rheinschiffahrt und wichtigster Umschlagsplatz der schweizerischen, italienischen und südost-französischen Güter vom Rheinschiff auf die Eisenbahn oder das elsässisch-französische Kanalschiff, was natürlich die Kosten erhöht. Daß aber die Idee von der Ablenkung des Verkehrs in Straßburg vom internationalisierten Rheinstrom auf die nationalen französischen Verkehrswege auf überaus guten Boden fiel, zeigt, daß man sich dort bereits auf die kommende Verkehrsentwicklung einstellt. Es liegen bereits Projekte vor für die Erweiterung der Häfen und die Anlegung größerer neuer Hafenbassins, die zusammen eine Umschlagsmenge von etwa sechs Millionen Tonnen bewältigen könnten, während der heutige Wasserverkehr Straßburgs sich auf rund anderthalb Millionen Tonnen beläuft. Gleich nach Waffenstillstand haben die Straßburger den Standpunkt vertreten, daß die Weiterführung der Schiffahrt nach Basel mit allen Mitteln bekämpft werden müsse, und Hunderte von Artikeln gingen im gleichen Sinne durch die französische Presse. Das schweizerische Begehren Verbesserung der Rheinwasserstraße zwischen Straßburg und Basel wurde vom „Journal d'Alsace-Lorraine" abgetan: „Man sieht sofort, auf was dieses Begehren hinzielt: einmal der Schweiz einen freien Ausgang nach der Nordsee sicherzustellen; und dann namentlich aus Basel auf Kosten Straßburgs den Endpunkt des Umschlags auf dem Oberrheine zu machen." Die französische Regierung hat sich den Straßburger Wünschen sofort angeschlossen. Damit will Frankreich nicht nur die elsässischen Kanäle alimentieren, sondern auch das elsässische Bahnnetz, die innerpolitischen Kanäle und vor allem den Hafen von Marseille.

Nun ist es allerdings angesichts der internationalen Festlegungen (Rheinschiffahrtsakte, Versailler Vertrag usw.) schwierig, den Rhein bei Straßburg einfach zu verriegeln, und da hilft man sich eben damit, daß man den Rhein auf französischen Boden verlegt. (Rheinseitenkanal.) Und der französische Wille, dies durchzuführen, ist so stark und zielbewußt, daß er vor keinen Kosten zurückschreckt; mag die auf der Strecke Basel—Straßburg zu gewinnende elektrische Energie so teuer werden als nur möglich, das spielt keine Rolle; die Hauptsache ist, daß Frankreich dieses Stromstück in allen seinen Teilen voll erfaßt und es der vertraglichen Internationalität möglichst entrückt. Da herrscht derselbe Geist, der Frankreich an der Verkehrskonferenz zu Barcelona veranlaßte, die Idee der Internationalisierung der Rhône mit aller Bestimmtheit abzulehnen. Frankreich will dafür sorgen, daß die Wasserwege, welche die Schweiz mit dem Meere verbinden, der Oberrhein und die Rhône, als nationale französische Wasserläufe gelten und daher die Ablehnung der Internationalisierung der Rhône und die Verlegung des Rheins auf französisches Territorium.

Ganz interessant für die Schweiz ist auch der Ende September 1919 in Straßburg abgehaltene französische Binnenschiffahrtskongreß. An jenem Kongresse vertrat der Präsident der Straßburger Gewerbekammer, Herr G. Schleiffer, offen und in überaus brüskierender Art den Standpunkt, daß das Elsaß und Frankreich nicht das mindeste Interesse an einer Fortführung der Rheinschiffahrt bis nach Basel hätten. Nach dem „Compte rendu des rapports" sprach er u. a.: „Ich sehe nicht ein, warum man den internationalen Verkehr vor der Nase Straßburgs vorbeifahren lassen soll. Diejenigen, die so reden, verraten die französischen Interessen. Die Schweiz hat heute ihre Verbindungen und man hätte erwarten sollen, daß die Schweiz den Kanal von Hüningen benutzen würde." Der schweizerische Verkehr muß auf elsässischem Boden in die Schweiz gelangen. Das ist die Absicht. Wird sie verwirklicht, dann hat Frankreich zwei Fliegen auf einen Schlag: eine Vermehrung der Alimentierungslinien der französisch-elsässischen Verkehrswege und die verkehrswirtschaftliche Abhängigkeit der Schweiz von Frankreich.

Wenn man ferner in Betracht zieht, daß die Verwirklichung der französischen Verkehrspläne bei den in Frankreich herrschenden Verhältnissen mit einer empfindlichen Verteuerung der Frachten für unseren Handel verbunden ist, dann wird man es auch begreifen, daß wir uns wehren und wenn wir einschmeichelnden Flötentönen gegenüber uns möglichst kalt verhalten. „Quidquid id est timeo Danaos et dona ferentes."

Die im Rhein unterhalb Basel geplante Staustufe.

Von A. Brandt, Geh. Oberbaurat.

Seit mehr als 20 Jahren bemühen sich die wirtschaftlichen Kreise der nördlichen Schweiz und besonders der am oberen Ende des bis dahin schiffbaren Rheinlaufs gelegenen Stadt Basel um einen größeren Anteil an der Rheinschiffahrt, umfangreiche Umschlags- und Hafenanlagen sind neuerdings auf Baseler Gebiet entstanden und bei dem im Jahre 1924 trotz ungünstiger Wasserstände bereits auf 300 000 t gestiegenen Baseler Rheinumschlag ist die Benutzung der Wasserstraße bis Basel hinauf für die am Rheinverkehr beteiligten Handelskreise ein wichtiges Glied im Güteraustauschverkehr geworden. Ein gewisser Anteil der Schweiz am Rheinverkehr ist soweit erreicht, und zwar in verhältnismäßig kurzer Zeit aber der bisher erzielte Erfolg und die weitere Entwickelung wird von den beteiligten Kreisen mit Recht noch für unsicher gehalten, so lange nicht die Fahrstraße von Straßburg aufwärts in dem Maße ausgebaut ist, daß mit einer erheblich längeren und regelmäßigeren jährlichen Schiffahrtsdauer als bisher gerechnet werden kann. Für einen solchen Ausbau können theoretisch 3 verschiedene Lösungen in Frage kommen, Regulierung oder Kanalisierung des Rheins oder ein Seitenkanal. Die Erörterung dieser 3 Möglichkeiten ist nicht der Zweck dieser Zeilen, jedenfalls neigte sich in der Schweiz die Stimmung bis vor kurzem vorwiegend auf die Seite der Regulierung, war also für den von Einbauten frei bleibenden Rhein, trotzdem nicht verkannt wurde, daß sich dieser Lösung gerade auf der obersten Strecke in der wenige Kilometer unterhalb der schweizerischen Grenze den Rhein durchsetzenden Felsbarre, der sogenannten Isteiner Schwelle, große Schwierigkeiten entgegenstellten. Ein noch größeres Hindernis für die Verfolgung des schweizerischen Gedankens ergab sich aber aus dem Artikel 358 des Versailler Diktats, der wegen seiner Bedeutung für die vorliegende Frage hier im Auszug wiedergegeben sei. Er lautet: „Unbeschadet seiner Verpflichtung, den Bestimmungen des Mannheimer Abkommens sowie den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheines zwischen den äußersten Punkten der französischen Grenzen:

a) Das Recht, zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen.

b) Das ausschließliche Recht auf die durch die Nutzbarmachung des Stroms erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich genommenen

Kraft an Deutschland vergütet werden muß. Zu diesem Zweck ist Frankreich allein zur Ausführung aller Nutzbarmachungs-, Stau- und sonstigen Arbeiten, die es zur Krafterzeugung für erforderlich hält, in diesem Teil des Stromes berechtigt. Die Ausübung der in den Paragraphen a und b erwähnten Rechte darf weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die Schiffahrt erschweren; auch darf sie keine Erhöhung der bis dahin nach Maßgabe des geltenden Abkommens erhobenen Abgaben nach sich ziehen. Alle Bauentwürfe sind der Zentralkommission zur Feststellung, ob diese Bedingungen erfüllt sind, mitzuteilen.

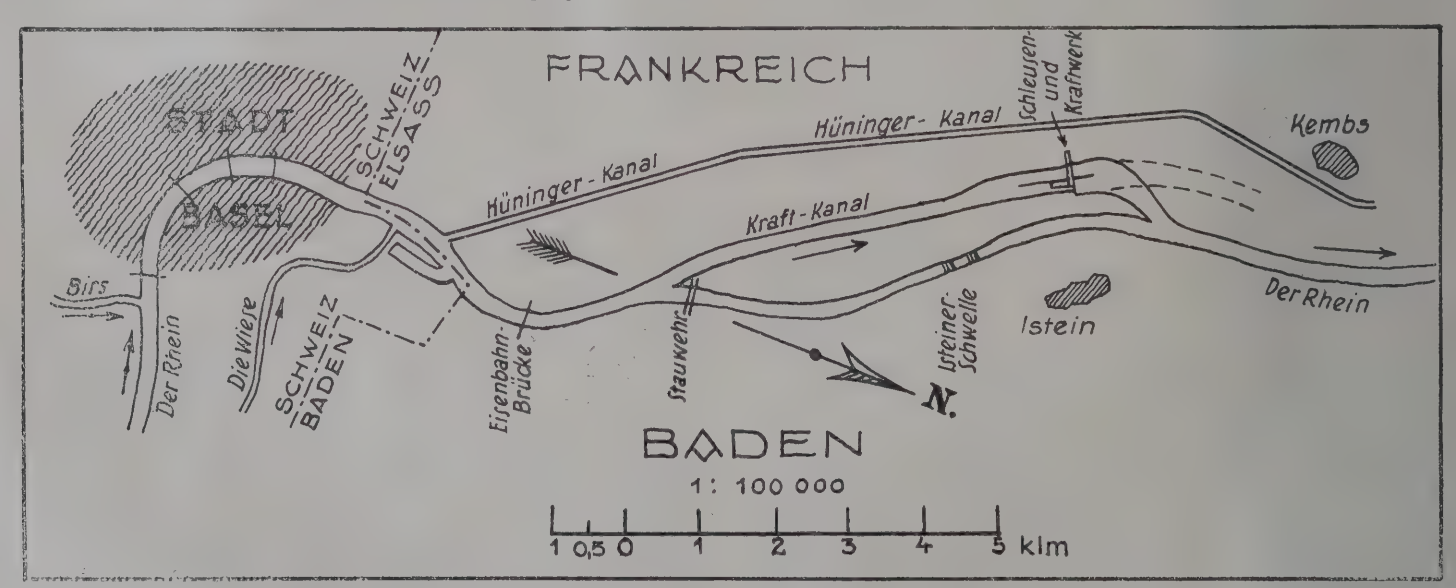
Zur Gewährleistung der getreulichen und gehörigen Durchführung der in den Paragraphen a und b enthaltenen Vorschriften übernimmt Deutschland folgende Verpflichtungen:

1. Es wird den Bau keines Seitenkanals und keiner Ableitung auf dem rechten Stromufer gegenüber der französischen Grenze unternehmen oder zulassen.

2. Es gesteht Frankreich das Anlage- und Wegerecht in allen rechtsrheinischen Geländestreifen zu, die für die Vorarbeiten, die Einrichtung und den Betrieb der Wehre, die Frankreich mit Zustimmung der Zentralkommission später sich zu bauen entschließt, erforderlich sind."

In Ausübung dieser ihm zustehenden, die deutschen Belange aufs schwerste gefährdenden Rechte plant Frankreich jetzt zunächst eine Stauanlage im Rhein etwa 5 km unterhalb der schweizerisch-elsässischen Grenze mit linksseitig abzweigendem Kraft- und Schiffahrtskanal, der bis 850 cbm Sek. Wasser führen soll, zur Erzeugung von elektrischem Strom in einem bei Kembs zu errichtenden Kraftwerk, für später hat es dann die Fortsetzung des Unterkanals von Kembs als selbständigen Kraft- und Schiffahrtskanal neben dem Rhein bis Straßburg ins Auge gefaßt. Der Plan der Staustufe Kembs liegt jetzt behufs der Zustimmung der Schweiz in einem dem „Großen Rat" des Kantons Basel-Stadt zugegangenen „Ratschlag" der Kantonsregierung gedruckt und mit Zeichnungen versehen vor und ist der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht. Wir entnehmen dieser Drucksache die für die Schiffahrt wichtigsten Angaben.

Der Grund, weshalb Frankreich die schweizerischen Behörden überhaupt mit der Angelegenheit befaßt, liegt darin, daß von den beiden für die Stau- und Kraftanlage von ihm aufgestellten Entwürfen der eine, dem es wegen seiner größeren Wirtschaftlichkeit den Vorzug gibt (Entwurf I), den Stau am Wehr so hoch annimmt, daß er bei Mittelwasser des Rheines über die Grenze hinaus in das Gebiet der Schweiz hineinreicht, bei Niedrigwasser überdeckt er sogar die ganze Rheinstrecke in der Stadt Basel bis zur Mündung des Nebenflusses Birs oberhalb der Stadt. Hierfür ist selbstverständlich die Genehmigung oder Verleihung durch die Schweiz und den Kanton Basel-Stadt erforderlich; wird diese versagt, so würde Frankreich einen Entwurf II zur Ausführung bringen, bei dem der Stau am Wehr etwa 4 m tiefer angenommen ist und bei Niedrigwasser nur bis zur badisch-schweizerischen Grenze reicht, die Schweiz mithin ganz unberührt läßt; zur Gewinnung eines größeren Nutzgefälles würde in diesem Falle das Kraftwerk um etwa 3 km rheinabwärts unter entsprechender Verlängerung des Oberkanals verschoben werden. Die von Frankreich den Behörden der Schweiz für Entwurf I vorgeschlagenen Genehmigungsbedingungen werden durch zwei Entschließungen der Rheinschiffahrtskommission vom 16. Dezember 1921 und vom 10. Mai 1922 ergänzt; die erstere stellt allgemein die technischen Bedingungen für eine Stau- und Kraftanlage bei Kembs fest, während die andere die Zustimmung zu dem höheren Stau mit Einwirkung bis zur Birs, also zum Entwurfe I ausspricht. Die hier beigefügte Planskizze stellt lediglich den Entwurf I dar.



Betrachten wir nun diese Pläne vom Standpunkt der Schiffahrt aus, so ist zunächst festzustellen, daß die nach Basel hinauffahrenden Schlepper zurzeit in der Regel Seitenraddampfer mit einer größten Breite über alles von etwa 21 m sind, sie führen bei der Langfahrt meistens 2 auf zwei Längen gehängte Kähne im Anhang, bei der Talfahrt 2 nebeneinander gekuppelte kurz gehängte Kähne. Dem entsprechen die Lichtweiten des im Rhein zu erbauenden Wehrs, das 3 Hauptöffnungen für die Schiffahrt zu 30 m und außerdem 3 Nebenöffnungen zu 17,5 m erhalten soll. Anscheinend wird aber nur selten im Jahre der Schiffahrt eine Durchfahrt durch das Wehr möglich sein, denn die je nach dem jeweiligen Wasserabfluß einzustellenden Schützenverschlüsse geben nach Entwurf I erst bei einer als Hochwasser zu bezeichnenden Wasserführung des Rheins, nämlich bei 4,00 m am Baseler Pegel, die Oeffnungen völlig frei, die Schiffahrt wird daher meistens auf den Umgehungskanal angewiesen sein. Die vorgesehene lichte Höhe in den Durchfahrtsöffnungen des Wehrs bietet der Schiffahrt keine Schwierigkeiten, dasselbe gilt von den oberhalb im Staubereich liegenden 2 Eisenbahn- und 3 städtischen Straßenbrücken. Der Kraft- und Schiffahrtskanal zweigt nahe oberhalb des Wehrs aus einer Konkaven des linken Stromufers ab; der 5 m lange Oberkanal verläuft bei Entwurf I in schlanker Linie, erhält 80 m Sohlenbreite und etwa 10 m Wassertiefe bei dreifacher Löschungsanlage, also einen für Schiffsbewegungen reichlichen Querschnitt. Aber die mitt-

lere Flußgeschwindigkeit wird bei der höchsten vorgesehenen Wasserführung des Kanals 1850 cbm (Sek.) den großen Wert von 0,70 m/Sek. erreichen, so daß Sicherheitsvorkehrungen für die Schiffahrt nicht zu entbehren sind.

Aus diesem Grunde soll zur Ermöglichung des Ankerwerfens an den Stellen, wo eine Betonierung der Kanalsohle zu Dichtungszwecken nötig wird, eine genügende Sand- oder Kiesschicht aufgebracht werden. Die unterste etwa 1½ km lange Strecke des Oberkanals wird angemessen verbreitert und zeigt links den Zufluß zu den Kraftwerken und, durch eine bei Entwurf I 750 m lange Mole von ihm getrennnt, rechts zu den zugleich als Bremsstrecke dienenden Schleusenoberhafen, der etwa 100 m Spiegelbreite erhält. Es sollen zunächst 2 Schleusen, je von 25 m lichter Weite und von 185 bezw. 100 m nutzbarer Länge erbaut werden, eine dieser Schleusen soll aber eine Verlängerung auf 285 m erhalten, sobald der gesamte Bergverkehr 2 Millionen t jährlich übersteigt und sich dann bei den Schleusungen Unzuträglichkeiten ergeben. Die Beleuchtung der Schiffahrtsanlagen, die Durchschleusung auch bei Nacht und von Schleusenabgaben ist zugesichert. Im Unterwasser ist ebenfalls eine angemessene Trennung zwischen dem Turbinenauslauf und dem Schleusenunterhafen vorgesehen, jedoch erscheint die gemeinschaftliche Ausmündung beider in die Konkave des Rheinbetts bei Entwurf I reichlich scharf gekrümmt. Am Kraftwerk werden zwischen die 10 Turbinen zu je 12 000 PS-Leistung Leerlauföffnungen eingeschaltet, durch die bei Stillegen der Turbinen eine plötzliche Verlangsamung oder Unterbrechung des Wasserabflusses im Kanal vermieden wird. Im Entwurf II ist die Sohle des Oberkanals bei ebenfalls 80 m Breite nur wenig tiefer als im Entwurf I angenommen, bei dem dann um etwa 4 m niedrigen Stau am Rheinwehr ist dennoch der wasserbenetzte Querschnitt des Kanals bedeutend kleiner, so daß dann bei 850 cbm/Sek. Durchfluß die mittlere Flußgeschwindigkeit 1,20 m/Sek. erreichen würde.

Die der Schiffahrt bei Ausführung des Entwurfs I gegenüber Entwurf II erwachsenden Vorteile sind in dem „Ratschlag" eingehend und zutreffend dargelegt: Die für die Bergfahrt schwierige Isteiner Stromschwelle wird umgangen und dadurch ausgeschaltet, die besonders der Talfahrt lästige oder gefahrbringende Flußgeschwindigkeit erreicht nur das allerdings immer noch nicht hohe Maß von 0,70 m statt der ganz unerträglichen 1,20 m/Sek., die Einfahrt in das Baseler Hafenbecken rechts wie in den Huninger Schiffahrtskanal links wird erleichtert, die Wassertiefe vor den zu Umschlagszwecken ausgebauten Ufern am Rhein wird vergrößert und gesichert, und vor allem: der Weiterführung der Schiffahrtsstraße des Rheins von Basel aufwärts bis zum Bodensee, für die nur eine Kanalisierung in Frage kommt, wird in erwünschter Weise vorgearbeitet. Für die Beseitigung der im Staubereich und infolge des Staus sich etwa ablegenden Geschiebemengen hat Frankreich aufzukommen. Da auch die außerhalb der Schiffahrtsbelange liegenden für Wirkungen des Staus auf das Baseler Gebiet (Hebung des Grundwassers, Aenderungen an der Kanalisation u. dergl.) von Frankreich abzugelten sind, da ferner 20 % des Kraftertrags am Kembser Werk der Schweiz zu dem niedrigsten in Frankreich jeweils erzielten Preis überlassen werden sollen, so empfiehlt die Baseler Kantonsregierung dem Großen Rat die Zustimmung zum Entwurf I.

Ob diese Zustimmung inzwischen erteilt wurde, ist bisher nicht bekannt geworden, doch ist an ihr nicht zu zweifeln, es wäre alsdann die Ausführung des Kembser Werkes nach Entwurf I durch Frankreich oder die ihm damit betraute Gesellschaft politisch und rechtlich gesichert. Fraglich kann nur sein, ob das Unternehmen auch wirtschaftlich tragfähig und gesichert ist, denn durch die nicht zu umgehenden Schiffahrtsanlagen ist das eigentliche Kraftunternehmen mit so hohen, bei benachbarten günstiger gelegenen Schweizer Wasserkraftwerken wegfallenden Nebenkosten beschwert, daß Zweifel an der Wirtschaftlichkeit berechtigt erscheinen.

Die im vorstehenden angeführten Grundzüge und weitere der Kürze halber nicht mitgeteilten Einzelheiten des Entwurfs I und der für ihn vorgeschlagenen Genehmigungsbedingungen berechtigen zu der Annahme, daß dieses Unternehmen, dessen Ausführung den Rheinschiffer zum ersten Mal zum Verlassen des ihm vertrauten freien Fahrwassers zwingt, geeignet ist, die Ansprüche der Schiffahrt auf ungehinderte und gefahrlose Benutzung des Umgehungswegs nach Möglichkeit zu befriedigen. Wir glauben dies besonders der vorausschauenden Sorgfalt der 8 Vertreter Deutschlands, der Schweiz und der Niederlande in der Rheinschiffahrtskommission bei Abfassung der Bedingungen verdanken zu sollen, denn von den übrigen, ausschließlich dem Feindbund angehörigen 10 Mitgliedern ist eine solche Rücksichtnahme auf die überwiegend deutsche Rheinschiffahrt nicht zu erwarten; in der Frage der größten zulässigen Flußgeschwindigkeit im Oberkanal war wohl eine günstigere Lösung wegen der hohen Mehrkosten nicht zu erzielen. Vom allgemeinen deutschen wie vom technischen Standpunkt aus aber ist es aufs höchste zu bedauern, daß nicht zunächst eine grundsätzliche Lösung der Frage einer besseren Schiffbarmachung der ganzen Rheinstrecke Straßburg—Basel unter Prüfung aller dabei in Betrackt kommenden Möglichkeiten, insbesondere der Regulierung ohne Stauanlagen, versucht worden ist, sondern daß Frankreich, gestützt auf das Versailler Dokument und mit dem Lockmittel der Umgehung der schwierigen Isteiner Stromschwelle, sich vorweg eine Teillösung sichern konnte, die nicht unbedingt dieselbe Leistungsfähigkeit wie der freie Rhein bietet und die überdies mindestens an einer Stelle des Rheins den deutschen Schiffer zwingt, französische Einrichtungen zu benutzen und sich unter Umständen französischen Willkürlichkeiten auszusetzen.

Neuerdings hat nun, wie bekannt und auch in Heft 1 (S. 25) dieser Zeitschrift mitgeteilt, die schweizerische Regierung der Rheinschiffahrtskommission einen von der badischen Rheinbaudirektion auf Veranlassung und Kosten der Schweiz ausgearbeiteten Entwurf zur Regulierung des Rheins zugunsten der Schiffahrt für die Strecke vom Unterwasser der geplanten Kembser Staustufe bis Straßburg zur Prüfung unterbreitet, gleichzeitig hat aber auch Frankreich seinen vorwiegend der Kraftgewinnung dienenden Entwurf des linken Seitenkanals von Kembs bis Straßburg vorgelegt. Welchen von diesen beiden Entwürfen unser Wunsch auf Verwirklichung begleitet, bedarf für die deutschen Leser dieser Zeitschrift keiner weiteren Ausführungen.

Bericht über die Große Ausschußsitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 24. 1. 1925.

Am 24. Januar 1925 fand unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln a. Rh. und unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern der Reichs- und Länderregierungen die erste diesjährige Große Ausschußsitzung statt. Der große Saal des Vereinshauses Deutscher Ingenieure war bis auf den letzten Platz gefüllt — ein Beweis für das große Interesse, das besonders in der letzten Zeit der deutschen Binnenschiffahrt entgegengebracht wird, ein sichtbares Zeichen aber auch der lebhaften Anteilnahme, die dem auf der Tagesordnung stehenden Gegen-

stande „Schiffshebewerke" von weiten Kreisen der Binnenschiffahrtsinteressenten entgegengebracht wird.

Nach den Begrüßungsworten des Herrn Vorsitzenden und nach Bekanntgabe einiger, in der Verwaltungsratssitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 24. Januar 1925 gefaßter Beschlüsse ergriff der Referent des Abends, Herr Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry das Wort zu seinem mit großem Beifall aufgenommenen, hochinteressanten Vortrage:

Schiffshebewerke.

Verschiedene Gründe ließen es wünschenswert erscheinen, die Frage der Schiffshebewerke im Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt zur Sprache zu bringen. Zunächst der Umstand, daß der in der Gesetzesvorlage vom 1. April 1905 in Aussicht genommene 2. Abstieg bei Niederfinow demnächst zur Ausführung kommen soll. Neben der Schleusentreppe, die mit 4 Schleusen und 3 kurzen Zwischenschaltungen das Gesamtgefälle von 36 m überwindet, soll ein Schiffshebewerk erbaut werden. Das Schiffshebewerk von Henrichenburg, das im Jahre 1899 in Betrieb genommen wurde, stellte einen bemerkenswerten Markstein dar in der Geschichte der Anwendung mechanischer Vorrichtungen zur Ueberwindung hoher Gefälle. Obwohl an Vorschlägen wahrlich kein Mangel ist — es sei nur an den Wettbewerb für den Donau-Moldau-Elbe-Kanal erinnert —, ist, seit der Fertigstellung von Henrichenburg die Anwendung von Schiffshebewerken bei Kanalbauten so gut wie gänzlich zum Stillstand gekommen. Das einzige Hebewerk, das nach Henrichenburg gebaut wurde, ist das Hebewerk von Peterboro in Kanada, welches eine Wiederholung des zuerst in Anderton in England, dann in La Louvière in Belgien und in Fontinettes in Nordfrankreich erbauten Druckwasserhebewerke darstellt. Das Schiffshebewerk in Peterboro bedeutet allerdings, gegenüber den übrigen Druckwasserhebewerken, insofern einen Fortschritt, als es für Schiffe von 800 t und für ein Gefälle von annähernd 20 m erbaut wurde.

Es ist daher verständlich, daß die Frage des bei Niederfinow zu erbauenden Schiffshebewerks nicht nur in den Kreisen aller Schiffahrttreibenden, sondern, im höheren Maße vielleicht, in den Kreisen der deutschen Ingenieure lebhaftestes Interesse erweckt. Leider werden die Vorbereitungen für den Bau dieses Hebewerks scheinbar unter Ausschluß der Oeffentlichkeit getroffen, sodaß in weiteren Kreisen die Ansicht verbreitet ist, es werde eine Ueberraschung vorbereitet. Schon aus diesem Grunde schien es wünschenswert, heute die Frage der Schiffshebewerke zu behandeln und durch die meinem Referat folgende Aussprache den Ingenieuren, die auf die Durchbildung derartiger Vorrichtungen so große Arbeit und Mühe verwandt haben, Gelegenheit zu geben, ihre Vorschläge einem weiten Kreise von Interessenten bekannt zu geben.

Die Erörterung der Frage von Schiffshebewerken schien aber ferner auch deshalb erforderlich, weil bei einer Reihe von Kanalentwürfen die Ueberwindung der dort angetroffenen Gefälle nur mit Hilfe mechanischer Hilfsmittel möglich ist. Es sei hier nur der Main-Werra-Kanal und die Fortführung der Neckar-Kanalisierung über die Schwäbische Alp zur Donau bei Ulm erwähnt.

Schließlich scheint mir eine Besprechung dieser Frage auch deshalb notwendig, weil ich mich der Empfindung nicht erwehren kann, daß wir mit der Anwendung der Kammerschleuse, wenn wir die Grenze des Zulässigen nicht überhaupt schon überschritten haben, mindestens an diese Grenze sehr nahe herangerückt sind.

Im Jahre 1902 wurde auf dem Internationalen Schiffahrtskongreß in Düsseldorf die Frage der zweckmäßigsten Anlagen zur Ueberwindung großer Höhen, welche eine künstliche Wasserstraße ersteigen oder überschreiten muß, in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht eingehend erörtert. Der damals gefaßte Beschluß lautet:

1. Die Kammerschleusen bleiben die einfachsten und dauerhaftesten Einrichtungen zur Ueberwindung des Gefälles der Kanäle. Die Sparbecken ermöglichen eine beträchtliche Verminderung des Betriebswassers, ohne dabei die Schleusungsdauer übermäßig zu verlängern.

   Die Bestrebungen zur weiteren Verminderung des Betriebswassers sind zu fördern.
2. Bei außergewöhnlichen, aus kurzer Länge zu überwindenden Höhenunterschieden bilden doppelte Schleusentreppen ein geeignetes Mittel zur Bewältigung eines großen Verkehrs, sobald reichliche Wassermengen zur Verfügung stehen. Bei Wassermangel bilden lotrechte Hebewerke eine durch die Erfahrung bewährte Einrichtung.
3. Geneigte Ebenen wurden bis jetzt nur für kleine Schiffe angewendet, es sind aber äußerst sinnreiche Vorschläge für geneigte Ebenen zur Beförderung großer Schiffe gemacht worden. Der Kongreß empfiehlt, eine derartige geneigte Ebene sobald als möglich auszuführen und in Betrieb zu setzen.

In diesem Beschluß kommt lediglich eine Anerkennung der Druckwasser-Hebewerke, über welche damals ausreichende Erfahrungen vorlagen, zum Ausdruck.

Zu einem im wesentlichen mit diesem übereinstimmenden Beschluß kam man auf dem 10. Internationalen Schiffahrtskongreß in Mailand im Jahre 1905. Der 1. Absatz des in Mailand gefaßten Beschlusses stimmt vollkommen überein mit dem in Düsseldorf gefaßten. Die weiteren 2 Absätze lauten:

„Es erscheint angebracht, die Studien und Versuche, (es ist von den Schleusen mit Sparbecken die Rede) die den Zweck verfolgen, noch mehr diese Dauer und den Wasserverbrauch zu verringern, zu unterstützen. Wenn der Wasserzufluß mangelhaft ist, so stellen die vertikalen Hebewerke eine Lösung dar, die praktisch erprobt ist.

Der Wiener Wettbewerb ließ eine große Anzahl interessanter Ideen entstehen. Der Kongreß legt den größten Wert darauf, daß seine Anwendung im großen der Erfahrung, die allein als letzter Richter gelten kann, ermöglicht, sich über den praktischen Wert dieser Ideen auszusprechen, wobei die Durchgangsschnelligkeit der Schiffe, die Verkehrsdichte der Kanäle, sowie die Sicherheit, die Regelmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu berücksichtigen sind."

In zwei wesentlichen Punkten unterscheiden sich die beiden Beschlüsse. Im Beschluß des Düsseldorfer Kongresses war die Frage des Wasserbedarfs der Schleusen nur insofern berührt, als unter 1. auf die Möglichkeit, das Betriebswasser durch Anwendung von Sparbecken um beträchtliche Mengen zu vermindern, hingewiesen wurde. In dem Beschluß des Mailänder Kongresses ist der Wunsch ausgesprochen, die Anwendung der Sparbecken noch weiter zu vervollkommnen. In beiden Beschlüssen ist der Wunsch ausgesprochen, durch die Anwendung von geneigten Ebenen für die Beförderung großer Schiffe Erfahrungen über diese Vorrichtungen zu sammeln.

Obwohl in den Verhandlungen beider Kongresse, namentlich von den französischen Ingenieuren, betont wurde, daß die Anwendung von Schleusen mit oder ohne Sparbecken eine reichliche Wasserversorgung des Kanals voraussetzt, ist diese Frage in dem Düsseldorfer Beschluß nur mit Bezug auf die doppelten Schleusentreppen berührt, während in dem Mailänder Beschluß die Erkenntnis durchzudringen beginnt, daß die Anwendung von mechanischen Hilfsmitteln auch dort in Frage kommen muß, wo auch bei einfachen Schleusen mit Sparbecken die Wasserversor-

gung unzureichend ist. Der Beschluß des Mailänder Kongresses bedeutet also eine weitere Klärung dieser Frage, denn die gekuppelten Schleusen wurden hier überhaupt nicht erwähnt. Und dies mit Recht; denn, wenn die Schleusentreppe des Trollhätta-Kanals 12 cbm in der Sekunde verbraucht, so spielt dieser Wasserverbrauch bei der verfügbaren Wassermenge von 345 cbm in der Sekunde nur eine untergeordnete Rolle. Ebensowenig hat man bei dem Kanal zur Umgehung der Niagarafälle, zwischen Ontario- und Eriesee, die Anlage von Sparbecken in Aussicht genommen. Ob man jedoch heute, wo bei großen Gefällen jedem cbm Wasser eine potentielle Energie innewohnt, die in wirtschaftlicher Hinsicht besser ausgenutzt werden kann, als zur Hebung von Schiffen, so leichten Herzens sich über einen so erheblichen Wasserverbrauch hinwegsetzen darf, ist eine Frage, die ich für meine Person jedenfalls verneinen möchte.

Während auf den Kongressen in Düsseldorf und Mailand französische und belgische Ingenieure mit Stolz darauf hinwiesen, daß sie bei ihren Schleusen durch Anordnung von Sparbecken den Wasserverbrauch um 45 % vermindern konnten, dürfen wir in Deutschland mit berechtigtem Stolz darauf hinweisen, daß wir in den Schleusenabstiegen bei Minden und Henrichenburg bei Gefällen von rd. 14 m den Wasserverbrauch um etwa 75 % des Schleuseninhalts durch Aufspeicherung in den Sparbecken vermindern.

Lichtbilder: Minden.

Das Gefälle von 36 m, das beim Abstieg des Hohenzollernkanals zur Oder bei Niederfinow zu überwinden war, ging allerdings weit über das Maß des mit einer Einzelschleuse zu überwindenden Gefälles hinaus. Die dort gewählte Lösung einer Schleusentreppe von 4 Schleusen mit Zwischenschaltungen, die zusammen sich auf eine Strecke von 1,6 km erstrecken, vermeidet in sehr geschickter Weise die Mängel, die jeder Schleusentreppe aus gekuppelten Schleusen anhaften.

Lichtbild: Niederfinow.

Als Mangel dieser Anlage ist allerdings zu erwähnen, daß nur Einzelschiffe durchgeschleust werden können, und die anzustrebende Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Binnenschiffahrt läuft letzten Endes auf eine Steigerung der Leistung der Einrichtungen zur Ueberwindung der Gefälle in unseren Wasserstraßen, der Schleusen oder Hebewerke, hinaus.

Von diesem Gesichtspunkt aus war es eine dringende Notwendigkeit, von den Einzelschleusen zu Schleppzugschleusen überzugehen. So finden wir Schleppzugschleusen

beim Main unterh. Frankfurt	mit	225 m Länge	u.	10,5 m Br.
„ „ zwischen Frankfurt und Aschaffenburg	„	300 „ „	„	12 „ „
auf der kanalisierten Oder	„	180 „ „	„	9,6 „ „
auf dem Rhein-Herne-Kanal	„	165 „ „	„	10 „ „
auf dem Weser-Elbe-Kanal	„	225 „ „	„	12 „ „

Im letzten Falle ist wie bei der Schleuse bei Anderton die Anordnung von Sparbecken vorgesehen wegen der Schwierigkeit der Wasserbeschaffung, aber trotzdem ist der Wasserverbrauch so gewaltig, daß die Speisung des Kanals nur mit Hilfe von Talsperren im Harz sichergestellt werden kann. Alle bisherigen Untersuchungen über die Anlage von Harztalsperren haben zu dem Ergebnis geführt, daß sie an sich unwirtschaftlich sind. Nur dadurch, daß sie für die Speisung des Mittellandkanals unentbehrlich sind und infolgedessen ein großer Teil der Anlagekosten vom Mittellandkanal getragen werden müssen, läßt sich ihre Erbauung rechtfertigen. Da liegt die Frage aber nahe, ob es nicht zweckmäßig gewesen wäre, an Stelle von Schleusen mit großem Wasserverbrauch mechanische Hebewerke zu errichten. Allerdings wird auch die Schleuse von Anderton gegenüber allen bisher ausgeführten Schiffshebewerken, den gewaltigen Vorteil haben, daß sie die Beförderung von ganzen Schleppzügen von einer Haltung in die andere gestattet.

Alle bisher ausgeführten Schiffshebewerke, ich beschränke mich absichtlich auf diese, um in der meinen Ausführungen folgenden Aussprache den Erfindern von Schiffshebewerken, die uns ihre Vorschläge vorführen werden, nicht vorzugreifen, leiden an dem großen Uebelstand, daß sie nur die Beförderung von Einzelschiffen ermöglichen.

Man kann alle Systeme von Schiffshebewerken in die beiden Hauptgruppen einreihen:

1. Geneigte Ebenen und zwar solche, bei denen das Schiff auf einer mit seiner Längsachse zusammenfallenden Richtung befördert wird und solche, bei welchen die Fahrrichtung senkrecht zur Schiffsachse liegt.
2. Senkrechte Hebewerke, die wiederum in
   Druckwasserhebewerke,
   Schwimmerhebewerke und
   Hebewerke mit Gegengewichten

zerfallen.

Lichtbilder: Geneigte Ebenen, Druckwasserhebewerke bei Peterboro, Schwimmerhebewerk bei Henrichenburg.

Gegen die geneigten Ebenen wird mit Recht das Bedenken erhoben, daß bei Ueberwindung großer Höhen die Notwendigkeit, die Gleise ohne Gefällbrechpunkt zu verlegen, zu recht hohen Anlagekosten führen muß. Es sei denn, daß man den Trogwagen mit Gelenken versieht, oder den Trog so aushängt, daß das Fahrgestell auf einer Ebene mit Gefällbrechpunkten verkehren kann. Die Frage der Unterstützung der Gleise, der Unterstützung des Troges, der Schwierigkeit, Schwankungen des Wasserinhalts des Troges bei schwimmender Beförderung zu beseitigen, und die gleichmäßige Anspannung aller Zugseile, alle diese Fragen sind noch keineswegs geklärt. Alle bisher ausgeführten geneigten Ebenen dienen der Beförderung von kleineren Schiffen, und die Beförderung im trockenen Zustande scheint bei den geneigten Ebenen sich besser bewährt zu haben, als die in schwimmendem Zustande. Es sei darauf hingewiesen, daß man auf der geneigten Ebene zwischen dem Chesapeake-Ohio-Kanal und dem Potomac-Fluß in den Vereinigten Staaten, die zuerst für die Beförderung der Schiffe im schwimmenden Zustande eingerichtet war, zur Trockenbeförderung übergehen mußte, weil die Gleise die hohe Belastung des mit Wasser gefüllten Troges nicht ausgehalten hatten. Wenn man zugunsten der geneigten Ebenen anführt, daß ihr großer Vorzug darin liege, daß der zu überwindende Höhenunterschied ihrer Anwendung sozusagen keine Grenzen setzt, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Leistungsfähigkeit der Anlage schließlich doch von der Fahrzeit, also von dem Höhenunterschied sehr wesentlich beeinflußt wird.

Auffallenderweise hat dasjenige System der senkrechten Hebewerke, das dem statischen Empfinden des Bauingenieurs am wenigsten Genüge leistet, die breiteste Verwendung gefunden. Die Schiffshebewerke von La Louvière, Fontinettes und Peterboro sind als Druckwasserhebewerke konstruiert und es muß der konzentrierte Kraftangriff in der Druckwasserpresse als der wesentlichste Mangel dieser Konstruktion angesehen werden. Die großen Abmessungen, welche sowohl der Preßzylinder wie der Kolben bei 40 bis 50 Atmosphären Arbeitsdruck in den Zylindern erhalten müssen, müssen als weitere Mängel

dieser Konstruktion angeführt werden. Abgesehen davon, daß die Unterhaltung von Stopfbüchsen für Kolben von einigen Metern Durchmesser schwierig ist, sind bei den Druckwasser-Hebewerken die wichtigsten Maschinenteile unzugänglich. Die starre Verbindung zwischen dem Hebewerk und dem Baugrund hat in Fontinettes zu Betriebsstörungen geführt und muß als ein diesem System anhaftender Mangel angesehen werden.

Es darf auch nicht verschwiegen werden, daß das erste Druckwasserhebewerk, das bei Anderton in England erbaut wurde, infolge Beschädigung des Zylinders in ein Schiffshebewerk mit Gegengewichten umgewandelt werden mußte.

Durch die Schwimmer-Hebewerke wurde ein wesentlicher Fortschritt erzielt und gegenüber den Druckwasserhebewerken muß als Hauptvorteil der Schwimmhebewerke die Loslösung des Hauptteils des Hebewerks von dem Fundament angesehen werden. Das größte dieser Hebewerke ist dasjenige von Henrichenburg, das sich im Betrieb ausgezeichnet bewährt hat. Hier ist die Troglast durch den Auftrieb von 5 Schwimmern ausgeglichen, auf welche durch Vermittlung von Parallelträgern das Gewicht der Trogschleuse übertragen wird. Wenn dieses System keine weitere Verwendung gefunden hat, so liegt es m. E. daran, daß die Schwimmer recht große Abmessungen erhalten müssen und daß im schlechten Baugrund die Herstellung der tiefen Schächte recht hohe Kosten verursacht.

Soweit bekannt, hat das Schiffshebewerk mit Gegengewichten, das in Anderton an Stelle des Druckwasserhebewerks getreten ist, sich bewährt. Sobald man aber dazu übergeht, ein solches Hebewerk für Schiffe von 800 oder gar 1000 t Tragfähigkeit zu erbauen, bereitet die Anordnung der Gegengewichte recht erhebliche Schwierigkeiten und man kommt zur Anwendung von Drahtseilen von mehreren km Gesamtlänge. Außerdem haftet diesem System der Mangel an, der allen senkrechten Hebewerken gemein ist, daß mit zunehmendem Höhenunterschied zwischen der oberen und unteren Haltung die Abgrenzung der oberen Haltung entweder zu sehr hohen senkrechten Mauern führt, oder man muß in einer langen Kanalbrücke einen Zugang zum Hebewerk schaffen. In beiden Fällen entstehen hohe Kosten, die von den Baukosten für das eigentliche Hebewerk nicht getrennt werden dürfen.

Eine Frage, die m. E. bisher nicht genügend beachtet worden ist, ist das Verhältnis zwischen der Nutzlast zu dem Gewicht der ganzen bewegten Last. Ich habe in dem folgenden Lichtbild für eine kleine Anzahl von Schiffshebewerken die Zahlen zusammengestellt, aus welchen hervorgeht, daß das Schiffshebewerk von Henrichenburg recht ungünstig dasteht.

Schiffshebewerke.

Art des Hebewerks	ob naß oder trocken gefördert	Ortsangabe	Hub in m	Gewichte in t: der Nutzlast	Gewichte in t: der Nutzlast + Trog (Gesamtlast)	Verhältnis von Nutzlast zu Gesamtlast	Nutzlast in % der Gesamtlast
1	2	3	4	5	6	7	8
Geneigte Ebenen	trocken	Morris-Kanal	15,6	70	110	1:1,6	63,6
	trocken	Elbing-Oberländischer Kanal	25	50	76	1:1,5	65,8
	naß	Ohio-Kanal	11,9	115	390	1:3,4	29,5
Schwimmerschleuse	naß	Henrichenburg	14	600	3100	1:5,2	19,4
Druckwasser	naß	Anderton	15,35	100	240	1:2,4	41,7
		Fontinettes	13,13	300	792	1:2,6	37,8
		Peterboro (Ontario)	20	800	1700	1:2,1	47,1

Wenn wir uns ein Urteil über die verschiedenen Vorschläge, die uns unterbreitet werden sollen, bilden, so werden wir im Interesse der Schiffahrt in erster Linie die Forderung aufstellen müssen, die Leistungsfähigkeit der Schiffshebewerke dadurch zu steigern, daß, wenn irgend möglich, ein ganzer Schleppzug auf einmal befördert werde. Man wird hierbei auf die Schwierigkeit stoßen, daß bei Beförderung im schwimmenden Zustande der Wasserinhalt des Troges ein so großes Gewicht darstellt, daß die Wirtschaftlichkeit des Betriebs durch die hohen Anlagekosten ernstlich in Frage gestellt wird.

Man kommt daher zu der Schlußfolgerung, daß die Zukunft der Schiffshebewerke in der Trockenbeförderung liegt. Ich möchte daher meine Ausführungen mit dem Wunsche schließen, daß es gelingen möge, eine Lösung zu finden, bei der ein ganzer Schleppzug trocken befördert werden kann. Hierbei gilt das, was Riedler vor bald 30 Jahren sagte, auch heute noch, und zwar nicht nur für Schiffshebewerke, sondern für alle Gebiete unserer technischen Wissenschaften: bei neuen technischen Leistungen kann es sich nicht darum handeln, wie weit diese Leistungen gegebenen Vorbildern entsprechen, sondern nur darum, mit welcher Sicherheit das Ganze und die Einzelheiten der neuen Aufgabe auf Grund der gegenwärtigen wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnis berechnet und gebaut werden können.

(Fortsetzung des Berichts folgt in der nächsten Nr.)

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Zeitschrift. Wir empfehlen unseren Mitgliedern, welche die Januarnummer unserer Zeitschrift noch nicht erhalten haben sollten, sich umgehend an ihr zuständiges Postamt zwecks Nachlieferung zu wenden.

Gleichzeitig bitten wir diejenigen Mitglieder, deren Anschrift mit dem vor kurzem übersandten Mitgliederverzeichnis nicht übereinstimmt, um baldige entsprechende Mitteilung.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 1 Seite 18) neu beigetreten:

I. Körperschaftliche Mitglieder.

Finanzministerium, Karlsruhe i. B., Schloßplatz 3.
Handelskammer Dresden zu Dresden-A., Albrechtstr. 4.
Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase von 1874 e. V., Hamburg 8, Cremon 18 ptr.
Wanfrieder Schmirgel- und Sägewerke Carl Israel, Wanfried a/Werra.

II. Einzelmitglieder.

Wirtschaftsarchiv und Lesehalle der Handelshochschule, Nürnberg, Bauhof 2.
Quedefeld, Ober-Reg.- und Baurat a. D., Berlin-Charlottenburg, Englischestr. 32.
Frentzen, Karl, Wasserbaudirektor, Potsdam, Moltkestr. 52.
Ilgenstein, Ernst, Ober-Reg.- und Baurat, Charlottenburg 2, Knesebeckstr. 2.
Grund, Geh. Baurat, Berlin W 30, Maaßenstr. 17.
Rother, Ernst, Charlottenburg 2, Grolmanstr. 68.
Schrüffer, Dr. Alexander, Rechtsanwalt, Berlin-Tempelhof, Mussahlstr. 22.
Schröder, Hans, Zivilingenieur für Schiffbau, Spandau, Ruhlebenerstr. 16.

Vortrag. Am Mittwoch, den 25. 2. 25, findet um 8,25 Uhr abends im Industrieklub, Nordsternhaus, Dortmund, eine Vereinsversammlung des dortigen Bezirksvereins des V. D. I. statt, in der Herr Dr. Ing. Karner einen Vortrag über das Thema „Hebewerke mit nasser und trockener Förderung" halten wird. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt wurde zur Teilnahme am Vortrage eingeladen.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Reichskredite für die deutsche Binnenschiffahrt. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt ist mit einer ausführlich begründeten Eingabe beim Reichsverkehrsministerium vorstellig geworden zur Erwirkung von Krediten für die deutsche Binnenschiffahrt im Interesse der Erhaltung eines leistungsfähigen Schiffsparks. Ueber das Ergebnis der Aktion wird zu gegebener Zeit berichtet werden.

Veräußerung von Aktien deutscher Binnenschiffahrtsgesellschaften ins Ausland. Am 30. Januar 1925, vormittags 10 Uhr, fand im Reichswirtschaftsministerium eine Besprechung in obiger Angelegenheit statt. Als Ergebnis der Aussprache kann festgestellt werden, daß die Seeschiffahrt sowohl wie die Vertreter des Bankgewerbes für eine sofortige Aufhebung dieser Verordnung eintraten. Da der Rhein seine Erhebungen in dieser Frage noch nicht abgeschlossen hatte und die Elbe ein einheitliches Votum nicht abgeben konnte, mußte sich der Vertreter des Reichsausschusses auf die Mitteilung beschränken, daß die Verbände der Oder und westdeutschen Kanäle sich für Aufhebung dieser Verordnung ausgesprochen haben.

Die Frage wird im Reichswirtschaftsministerium weiter bearbeitet werden, es steht jedoch zu erwarten, da bisher keine wirklich durchschlagenden Gründe für Beibehaltung der Verordnung beigebracht worden sind, daß die Verordnung in Kürze aufgehoben wird.

Schiffszeugnisse, Fahrtenbücher pp. auf der Elbe. Am 27. 1. 25 fand im Reichsverkehrsministerium eine Besprechung zwischen Regierungsvertretern und Interessenten statt über die der Internationalen Elbekommission vorzulegenden Entwürfe zu den in Art. 30 und 34 der Elbeakte vorgesehenen Verordnungen, deren endgültiger Wortlaut von der Kommission festgestellt werden wird. Die vom Reichsverkehrsministerium unterbreiteten Entwürfe fanden mit geringen Abänderungen die Zustimmung der anwesenden Vertreter der an den neuen Verordnungen interessierten Körperschaften.

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Generalversammlung. Am 11. Februar 1925 fand im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a, die diesjährige Generalversammlung des Verbandes statt. Im Anschluß an den geschäftlichen Teil wurden im Beisein der Herren Verkehrsdezernenten der Regierung zu Potsdam und des Polizeipräsidiums zu Berlin verschiedene wichtige Verkehrsfragen der Märkischen und Berliner Wasserstraßen besprochen. Wir werden in der März-Nummer unserer Zeitschrift hierauf zurückkommen.

Gewichtsbezeichnung von Frachtstücken in der Binnenschiffahrt. Die durch den Präsidenten der Arbeitsverwaltung in Aussicht genommene Verordnung über die Gewichtsbezeichnung von Schiffsfrachtstücken wurde vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer Berlin dem Verbande zur Stellungnahme überwiesen. Obwohl die geplante Verordnung dem Schiffahrtsverkehre neue Belastungen auferlegt, beschloß der Verband, derselben zuzustimmen, allerdings nur unter der Voraussetzung, daß die Verpflichtung der Gewichtsbezeichnung auch bei der Binnenschiffahrt erst bei Frachtstücken von 1500 kg an eintritt.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Febr. Trotz des warmen Wetters zu Anfang der Berichtszeit und trotz vereinzelter Niederschläge war es vorerst nicht möglich, die Wehre auf der oberen Oder wieder zu stellen und den Betrieb aufzunehmen, da stärkere Eisbildungen beim Abschwimmen die Wehre gefährdet hätten. Da jedoch das milde Wetter anhielt, konnten die Wehre auf der ganzen oberen Oder bald wieder gestellt und die Haltungen gefüllt werden. Die Schleuse Schwanowitz wurde am 5. 1. zur Vornahme größerer Reparaturarbeiten auf mindestens 2 Monate gesperrt, sodaß der Verkehr von Brieg nach Neißemündung und umgekehrt nur bei höherem Wasserstande über das Schwanowitzer Wehr möglich ist. Die gegen Ende Januar eingetretene Kälte mit mehreren Graden unter Null brachte für die Kunstbauten der oberen Oder erneute Eisgefahr, sodaß sich die Behörde genötigt sah, am 23. 1. den Stau abzusenken und am 24. die Anordnung zu geben, die Wehre zu legen. Auf der oberen Oder kam die Schiffahrt somit wieder zum Stillstand; auf der Strecke ab Breslau wurde der Betrieb noch aufrecht erhalten. Die Frostperiode war zwar nur von kurzer Dauer, jedoch bei der Unsicherheit der Wetterlage und dem ungünstigen Wasserstande ist die Schiffahrt auf der oberen Oder noch nicht wieder aufgenommen; auch unterhalb Breslau konnte nur noch ein sehr schwacher Betrieb beobachtet werden. — In Stettin sind mehrere Seedampfer in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen worden.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 10. Febr. Der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen hat in der Berichtszeit gegenüber dem Vormonate wesentliche Veränderungen nicht aufzuweisen. Der niedrige Wasserstand der Oder beeinträchtigt das Geschäft, ebenso die auf seiten der Verlader herrschende Befürchtung, das zurzeit noch anhaltende milde Wetter könnte nicht mehr von langer Dauer sein und einem evtl. plötzlich eintretenden Froste Platz machen müssen.

Elbe.

Hamburg, 4. Febr. Eine vollständige Einstellung des Flußschiffahrtsbetriebes ist dank der für diese Jahreszeit ungewöhnlich milden Witterung bisher nicht eingetreten. Zwar wurde der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb seitens der Elbeschiffahrtsgesellschaften am 28. Dez. 1924 für geschlossen erklärt, aber in beschränktem Umfange ist die Schiffahrt auch während des Monates Januar im Gange geblieben. Das Risiko der Einwinterung besteht auch während des Monates Februar, und es ist deshalb nach wie vor bei Wasserverladungen Vorsicht geboten, wenngleich der bisherige Verlauf des Winters und der in den letzten Tagen von der Oberelbe gemeldete erhebliche Wasserwuchs zu der Hoffnung berechtigen, daß wohl schon im Februar der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Die Benutzung der Eildampferverkehre empfiehlt sich dennoch auch weiterhin. Bei dem in den Wintermonaten naturgemäß selbst bei offener Schiffahrt flauen Ladungsangebote, haben die Frachten im vergangenen Monate eine Kleinigkeit nachgeben müssen, die Stimmung am Frachtenmarkte bleibt aber außerordentlich zuversichtlich, und es ist daher mit einem Anziehen der Frachten zu rechnen, sobald das Frühjahrsgeschäft einsetzt. Die in unserem letzten Berichte gemeldete Sperre der Saaleschleusen ist vorzeitig schon am 1. Februar nach beendeter Reparatur aufgehoben und die Schiffahrt auch nach der Saale kommt somit wieder in Gang. Der Friede im hiesigen Hafen ist durch eine erneute Lohnzulage ab 1. Februar an die Hafenarbeiter und Lagerarbeiter einstweilen wieder gesichert. — Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehre von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 19, Schönebeck 20, Barby 21, Aken 22, Wallwitzhafen 23, Kleinwittenberg 34, Torgau 37, Riesa 40, Dresden 43, Laube/Tetschen 60, Außig 65, Berlin Kohlen 27, Berlin Getreide 32, Breslau schw. Futtermittel 75, Breslau Schwergetreide 80 Goldpfennige für 100 kg alle Raten excl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 3. Febr. I. Unterelbe. Ein Ende Dezember 1924 in der Tschechoslovakei und in Sachsen einsetzendes Frostwetter führte am 27. Dezember 1924 zur Einstellung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes seitens der V.E.G., C.P.S.L. und N.D.B. und zum Eisstande bei Niedergrund am 28. 12. 24. Die oberhalb Torgau befindliche Schiffahrt mußte demzufolge Winterhäfen aufsuchen. Schon in den letzten Tagen des Dezember wieder einsetzendes milderes Wetter, das den ganzen Monat Januar über anhielt, ließ das bei Niedergrund festgesetzte Eis am 2. 1. 25 wieder abgehen, sodaß Fahrten, wenn auch nur in beschränktem Maße, bis Aussig vorgenommen werden konnten. — Die Zufuhr von Importgütern war im Monat Januar gering; es wurden mit Rücksicht auf eine immerhin bestehende Gefahr des Einwinterns größere Mengen mit der Bahn verfrachtet. Die Elbeschiffahrt fand im Bergverkehr also bei weitem nicht ausreichende Beschäftigung; das geringe Güterangebot führte bei reichlichem Raumangebote auch zu einem weiteren Rückgange der Flußfrachten. — Der Wasserstand der Elbe ließ im Monat Januar nur eine geringe Ausnutzung der Fahrzeuge zu. Es zeigte der Dresdner Pegel am

20. Dezember	166 cm	unter Null,
31. „	195 „	„ „
1. Januar	180 „	„ „
8. „	128 „	„ „
26. „	183 „	„ „

An Massengütern kamen vorwiegend Jute, Mehl, Kupfer, Salpeter, Weizen, Schwefelkies zur Verladung. — Die Hafenarbeiter in Hamburg haben den Lohntarif gekündigt und verlangen mit Wirkung vom 1. Februar 1925 eine Erhöhung des Tagelohnes von ℳ 6,00 auf ℳ 7,20. Dem Vernehmen nach nehmen die Arbeitgeber eine ablehnende Haltung ein. Ob Störungen hieraus sich ergeben werden, bleibt abzuwarten. — II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Der bis Ende Dezember herrschende starke Kahnraummangel ließ im Berichtsmonat allmählich nach und es entstand sogar ein gewisser Ueberfluß an Tonnage, der vergeblich nach Beschäftigung suchte. Die relativ günstigen Frachten hatten einen Teil der Privatschiffahrt veranlasst, leer nach der Mittelelbe zu fahren. Bei dem größeren Kahnraum-Angebote nahmen aber die Talfrachten sofort eine weichende Haltung ein, sodaß sich die Schiffseigner in ihren Erwartungen getäuscht sahen. Die Mißstände, die in den verflossenen Monaten den Kahnraummangel verursachten, sind keineswegs beseitigt, sodaß auch in Zukunft wieder mit der Möglichkeit der Kahnraumknappheit gerechnet werden muß. Salzverladungen fanden in mäßigem Umfange statt. Es gelangten im Berichtsmonat auch einige kleinere Partien nach Lübeck zur Verladung. Das Stückgutgeschäft war äußerst flau. b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach Böhmen hielten sich durchschnittlich in demselben Umfange wie in den Vormonaten. Zeitweise trat ein geringes Nachlassen ein. Das Stückgutgeschäft entwickelte sich bis Mitte des Monats etwas lebhafter. Es gelangten verschiedene Partien Zucker nach Dresden zur Verladung. Bergtransporte ab Hamburg fehlten fast gänzlich. Die Frachten mußten zum Teil leicht ermäßigt werden. — Am 27. Dezember hatte sich das Eis bei Niedergrund gesetzt, sodaß die Schiffahrt eingestellt werden mußte. Am 2. Januar erfolgte bereits der Eisaufbruch. Das Treibeis erstreckte sich bis etwa Wallwitzhafen. Es mußten verschiedene unterwegs befindliche Kähne angehalten werden. Auch an der Mittelelbe mußten Kähne infolge des niedrigen Wasserstandes angehalten werden. Der Wasserstand zeigte am Magdeburger Pegel

am 1. Januar + 53 cm, nach dem Eisaufbruch bei Niedergrund folgte eine Welle. die eine Erhöhung des Wasserstandes bis auf + 98 cm am 12. Januar am Magdeburger Pegel brachte. Seither ist das Wasser wieder langsam im Fallen begriffen. — III. Oberelbe. Das Berggeschäft war ein recht schwaches, sodaß die an den Markt gebrachten Transporte stark umworben und die Frachtsätze gedrückt wurden. Zur Verladung kamen von Hamburg nach Sachsen in der Hauptsache Getreide. Mehl, Phosphat, Schwefelkies, Salpeter, Kohlen, Harz, Eisen, Kupfer, ausländische Hölzer, Schmieröl, Oelfrüchte u. Fettstoffe. — Im Talverkehre ab Böhmen ließ der Zuckerexport wesentlich nach. Außer Zucker kamen hauptsächlich noch Schnittholz, Gerste, Glas, Papier, Draht und Tonplatten zur Verfrachtung, während der Umschlag böhmischer Braunkohlen, insoweit nicht Regiekohlen für die Schiffahrtsunternehmungen in Betracht kommen, wieder sehr gering war. Kahnraum stand, weil die Talverschiffungen nachließen, stets genügend zur Verfügung. Das Talgeschäft ab Sachsen verhielt sich in ungefähr gleichen Grenzen wie in den Vormonaten. Umgeschlagen wurden hauptächlich deutsche Braunkohlen, Briketts, Eisenbleche. Weizen, Zucker, Glassand, Papier und Glaswaren.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Febr. Die Kanalschiffahrt war während des Monats Januar ungefähr im gleichen Maße beschäftigt. wie im Monat Dezember. Der Kohlenverkehr in Richtung Emden war zufriedenstellend, jedoch etwas geringer als im Vormonat. Zu Berg war der Erzverkehr lebhaft, Getreide und sonstige Güter wurden nur in geringem Maße gefahren. Die Umschlagbetriebe in Dortmund waren dem lebhaften Erzverkehr entsprechend gut beschäftigt. In den Zechenhäfen ließ die Verladung zeitweise zu wünschen übrig, besonders in der Verladung von Spezialsorten traten Stockungen ein. Der Schleppbetrieb auf dem Rhein-Herne-Kanal kann als normal bezeichnet werden. Im Abschleppen von Dortmund nach Schleuse 7 machten sich größere Stockungen bemerkbar. Der Hannoververkehr hielt sich im allgemeinen auf der Höhe des Vormonats. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Dortmund. Im Hafen Dortmund sind in der Zeit vom 1. bis 31. Januar 268 beladene, 28 leere Kähne und 97 Schleppdampfer angekommen mit insgesamt 153 932 t Ladung, davon 141 346 t Erz. Abgegangen sind 84 beladene, 198 leere Kähne und 97 Dampfer mit insgesamt 41 616 t Ladung, davon 30 778 t Kohlen.

Emden. Im Monat Januar sind in Emden angekommen 16 Dampfer mit 89 423 t nordische Erze. Außerdem 1 Dampfer mit Grubenholz und 2 Dampfer mit Getreide und Mehl. Seewärts wurden verladen rd. 75 000 t Kohlen, außerdem geringere Mengen Eisen und Koks.

Hannover. In den hannoverschen Häfen sind im Monat Januar eingegangen insgesamt 116 Kähne mit 52 250 t Ladung, davon 46 816 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind insgesamt 113 Kähne mit 48 639 t, davon 31 387 t Erz. Außerdem wurden größere Mengen Kali und Salz verladen. — In dem Weserverkehr sind gegenüber den Vormonaten keine Aenderungen zu bemerken.

Wanne. Westhafen. Eingegangen 232 (240) Schiffe. Ausgegangen 230 (349) Schiffe. Güterumschlag 133 570,1 (138 842,3) t. — Osthafen. Eingegangen 20 (12) Schiffe. Ausgegangen 20 (12) Schiffe. Güterumschlag 8189 (5325) t. Kleinbahnverkehr. Zechenanschlüsse 119 247,1 (130 673) t. Zufuhr über die Reichsbahn 19 928 (16 061) t. Abfuhr über die Reichsbahn 15 587 (13 342) t. Lokalverkehr 21 394 (16 150) t.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Jan. Der schwere Nebel hat die Schiffahrt während des ganzen Berichtsmonats stark beeinträchtigt. Dazu kam, daß der Wasserstand sich dauernd verschlechterte. Infolgedessen mußte die Beladung der Schiffe immer mehr eingeschränkt werden. Der Umschlag von Kali, der nur bei voller Ausnutzung des Schiffsraums als rentabel anzusehen ist, wurde gänzlich eingestellt. Die Umschlagsvorrichtungen im Osthafen als auch im Westhafen konnten nicht voll ausgenutzt werden. Auch die Getreideelevatoren mußten zeitweise stillstehen. Die Fahrttiefe durch die Kostheimer Schleuse blieb im Durchschnitt auf 1,90 m. Der Verkehr in den Frankfurter Häfen hat sich im übrigen wie folgt entwickelt:

a) Ankunft.

Osthafen:	130 Fahrzeuge mit 63 822 t Ladung
Westhafen:	88 Fahrzeuge mit 25 157 t Ladung
Zusammen:	218 Fahrzeuge mit 88 979 t Ladung

b) Abgang.

Osthafen:	22 Fahrzeuge mit 4 185 t Ladung
Westhafen:	35 Fahrzeuge mit 3 901 t Ladung
Zusammen:	57 Fahrzeuge mit 8 086 t Ladung
Gesamtverkehr (Ankunft und Abgang):	275 Fahrzeuge mit 97 065 t Ladung

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Januar 1925.

Die Verhältnisse in der Rheinschiffahrt haben sich im Berichtsmonate nur wenig verändert. Die Beschäftigung war allerdings etwas schwächer als in den Vormonaten, was auf das Nachlassen des Angebots von Kohle sowie auf die in jedem Jahr in der Großindustrie stillen Monate Dezember und Januar zurückgeführt wird. Der Umlauf des Kahnraums war — bedingt durch eine rasche Abladung und Löschung — im allgemeinen gut bis auf die Reparationskohlenschiffe, die in Ludwigshafen meist unverhältnismäßig lange auf das Löschen warten mußten. Der auffallend milde Winter ermöglichte, abgesehen von einigen dichten Nebeltagen, die jedes Fahren unmöglich machten, im allgemeinen eine ununterbrochene Fahrt, die indes durch Kleinwasser erschwert worden ist. Die Fahrt auf dem Oberrhein oberhalb Mannheim ruht infolge des niedrigen Wasserstandes sozusagen vollständig.

Der Wasserstand des Rheines war im allgemeinen ungünstig; er verschlechterte sich nach anfänglicher Besserung ab 9. Januar bis zum Monatsende. Der Cauber Pegel verzeichnete am 1. Januar einen Stand von 1,45 m, stieg bis zum 9. Januar auf 1,94 m, um von da ab ständig, abgesehen von einem vorübergehenden Ansteigen am 18. bis 20. Januar, bis auf 1,25 m am 28. Januar zu fallen. Seitdem ist der Wasserstand wieder langsam steigend (31. Januar 1,65 m). Im Verkehre nach den Oberrheinplätzen war infolgedessen die Ausnutzung der Schiffe je nach Tiefgang nur bis zur Hälfte oder bis zu höchstens ¾ ihrer Tragfähigkeit möglich.

Im ersten Drittel der Berichtszeit wurden die zum Oberrheine gehenden Kähne bis zu einer Tauchtiefe von durchweg 2 m abgeladen. Diese geringe Abladung mußte jedoch dem fallenden Wasser entsprechend bald auf 1,80/1,70 m und in den letzten Tagen sogar auf 1,60 m eingeschränkt werden.

Der Kohlenversand zu den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen hat sich nach dem Abflauen in den letzten Tagen des Dezember noch nicht wieder gebessert. Absatzmangel am süddeutschen Kohlenmarkt ist die Ursache. Trotzdem ging die Beladung der an den Kippern liegenden Fahrzeuge verhältnismäßig schnell vor sich, da diese infolge des niedrigen Wasserstandes nur etwa die Hälfte ihres Ladungsvermögens einnehmen konnten.

Die Schiffsmiete ging nach den Notierungen der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort gegen den Vormonat

noch etwas zurück. Während sie sich Anfang des Monats auf 7 Pfg. je Tageseichtonne für Rhein- und Kanalschiffe halten konnte, ging sie sehr bald auf 5 Pfg. ab Rhein-Ruhr-Häfen und auf 6 Pfg. ab Rhein-Herne-Kanal (bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort) zurück. Erst gegen Ende des Monats (24. Januar) stieg sie je ½ Pfg. höher, um am 29. Januar, bei ziemlich starkem Angebot in Leerraum sich wieder auf 5 bezw. 6 Pfg. abzuschwächen. Der Rückgang der Schiffsmieten wird nicht etwa auf eine größere Einschränkung im Verladegeschäft an der Ruhr zurückgeführt, sondern wird in erster Linie mit einer sehr scharfen Abflauung des Rotterdamer Frachtenmarktes begründet, wodurch das Angebot an Leerraum sich wesentlich verstärkt hat. Die Kohlenverladungen nach Rotterdam waren im Berichtsmonate sehr schwach. — Die Frachten für Taltransporte von der Ruhr nach Holland erfuhren infolgedessen ebenfalls einen Rückgang von 1,50 Gulden (bei freien Schleppen und 15 Tagen Laden und Löschen) und 1,65 Gulden (einschließlich 15 Tage Laden und Löschen) zu Beginn des Monats auf 0,90 Gulden bezw. 1 Gulden seit Mitte des Monats. Auf diesem Stand ist die Fracht bisher stehen geblieben.

Das Schleppgeschäft zum Oberrheine war während des ganzen Monats sehr schlecht; das Angebot an Schleppkraft überaus groß.

Der Schlepplohn von der Ruhr nach Mannheim notierte bis 20. Januar 1,15 ℳ und für kleine Schiffe 1,25 ℳ, dann senkte er sich weiter auf 1,10 ℳ bezw. 1,15 ℳ.

Die Lage der Getreidespedition ist als ungünstig zu bezeichnen, da die Einfuhr von Getreide sehr zurückgegangen ist. Auch die übrige Hafenspedition und der Umschlagsbetrieb in den Duisburg-Ruhrorter Häfen läßt die dringende notwendige Besserung immer noch vermissen. Mangel an Beschäftigung ist hier die Klage des Tages geblieben.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Eisenbahn-Tarifpolitik. Die Zentrumsfraktion hat im Reichstage den Antrag gestellt: „Der Reichstag wolle beschließen, daß die noch übermäßig hohen Frachten abgebaut und durch Einführung von Sondertarifen der Güter-Austausch zwischen den verschiedenen Produktionsgebieten unter Berücksichtigung deren verschiedener Wirtschafts- und Lohnverhältnisse erleichtert wird; daß ferner durch entsprechende Regelung der Vorfrachten ein kräftiger Antrieb zur Förderung der Ausfuhr gegeben wird." In seiner Sitzung vom 15. Januar 1925 ist der Antrag debattelos angenommen und schleunige Vorlegung eines Gesetzentwurfes über Ausnahmetarife der Reichsbahn verlangt worden.

Frachtenstundung bei der Reichsbahn. Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat am 16. Januar ds. Js. zur Frage der Uebernahme des bahnamtlichen Frachtenstundungsverfahrens durch die Deutsche Verkehrskreditbank folgende Entschließung gefaßt:

„1. Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages ist mit dem Uebergange des bahnamtlichen, monatlichen Frachtstundungsverfahrens auf die Deutsche Verkehrskreditbank einverstanden, unter den Voraussetzungen, daß
   a) dieses Verfahren nicht zu einer Monopolstellung der Bank führt;
   b) eine Gewähr dafür gegeben ist, daß ein Ausbau der Bank zu einem selbsttätigen Kreditinstitute nicht erfolgt, sondern daß sie nur die Stellung einer Bankabteilung der Reichsbahn-Gesellschaft annimmt;
   c) der Satz von 3 ‰ umgehend weiter ermäßigt wird, wenn durch die Erweiterung des Geschäftsbetriebs der Bank die mit der Stundung verbundenen Verwaltungskosten herabgesetzt werden können;
   d) bei allen weiteren wichtigeren Maßnahmen auf diesem Gebiete zuvor eine Anhörung des Reichseisenbahnrats im Plenum erfolgt.

2. Der Verkehrsausschuß verlangt ferner, daß kurzfristige Stundungen grundsätzlich bestehen bleiben und daß die Gebühr von 1 pro Tausend für tägliche Frachtzahlung (sogen. eintägige Stundung) abgeschafft wird, da sich eine derartige Zahlungsweise im Geschäftsverkehr als Barzahlung darstellt."

Inzwischen wird nach dem Beschlusse des Verwaltungsrates bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das 14-tägige Frachtstundungsverfahren in Verbindung mit der Deutschen Verkehrskreditbank am 1. März ds. Js. eingeführt und für die 14-tägige Stundung bis auf weiteres eine Gebühr von 3 pro Tausend erhoben werden.

Gleichzeitig hat der Verwaltungsrat entschieden, daß die Gebühr für 1-tägige Frachtzahlungen, die 1 pro Tausend beträgt, bis auf weiteres bestehen bleiben soll.

Die übrigen Frachtstundungsverfahren werden mit Wirkung vom 1. März ds. Js. beseitigt werden.

Der Beschluß hinsichtlich der Gebühr von 1 pro Tausend für 1-tägige Frachtzahlung steht im Widerspruche zu den Erklärungen des Vertreters der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Verkehrsausschusse des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, die dahin lauten, daß die Aufhebung der 1-tägigen Frachtzahlung und der Wegfall der Gebühr von 1 pro Tausend noch näher geprüft werden soll. Der Reichsverband der Deutschen Industrie sowohl wie auch der Deutsche Industrie- und Handelstag werden deshalb gebeten, erneut bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorstellig zu werden.

Tarifnachrichten. 1. Mit Gültigkeit vom 24. 1. 25 wurde der „Ausnahmetarif 44 a für Getreide der Tarifstelle „Getreide sonst nicht genannt" in Tarifklasse C" eingeführt. Der neue Ausnahmetarif gilt im Wasserumschlagsverkehr ab den Rhein-Umschlagshäfen Mannheim, Ludwigshafen-Karlsruher Hafen, Kehl und Straßburg für über See aus außerdeutschen Ländern eingeführtes Getreide. (Tarif- u. Verkehrsanzeiger Nr. 13 v. 2. 2 25, Nr. 169 II.)

2. Ende Januar 1925 trat der Ausnahmetarif 76 für Schwefelkies-Abbrände der Klasse F zur Ausfuhr über See in Kraft. Der Ausnahmetarif gilt nur während der Zeit der Einstellung der Binnenschiffahrt, und zwar zwischen den Stationen Tilsit und Ragnit einerseits und den verschiedenen Königsberger Stationen andererseits.

Zoll- und Steuerfragen.

Vorauszahlungen auf Einkommen- und Körperschaftssteuer für 1924. Durch Erlaß vom 9. Januar 1924 — III Cl. 200 — hat der Reichsminister der Finanzen die Finanzämter angewiesen, mit Rücksicht auf die bevorstehende endgültige Regelung der Einkommen- und Körperschaftssteuer für 1924 für die Zeit bis zum 31. Dezember 1924 die

Vorauszahlungen im Wege des sogenannten Korrektivs nicht mehr zu erhöhen.

Abschlußzahlungen auf Einkommen- und Körperschaftssteuer 1923. Ein Erlaß des Reichsministers der Finanzen — III Cl. 5427 — vom 24. Dezember 1924 an die Herren Präsidenten der Landesfinanzämter darüber lautet:

„In meinem Erlasse vom 8. April 1924 — III Cl 1900/III C 4 750 — (unser Rundschreiben 2965 vom 17. 4. 1924) habe ich bereits darauf hingewiesen, daß die Maßnahmen wegen der Festsetzung besonderer Abschlußzahlungen auf Einkommen- und Körperschaftssteuer 1923 möglichst bald erledigt sein müssen. Von den Spitzenverbänden der Wirtschaft ist mir neuerdings mitgeteilt worden, daß gerade in der allerletzten Zeit die Finanzämter in erheblicherem Umfange besondere Abschlußzahlungen festgesetzt und die Festsetzung bei einzelnen Steuerpflichtigen zwei bis dreimal wiederholt hätten. Wenn auch nach den von mir angestellten Ermittelungen diese Angaben stark übertrieben zu sein scheinen, so sehe ich mich doch veranlaßt, auf meinen Erlaß vom 8. April 1924 nochmals mit allem Nachdrucke hinzuweisen und ihn in folgender Richtung zu ergänzen:

1. Abschlußzahlungen sind, wenn der festzusetzende Betrag 5000 Reichsmark nicht übersteigt, überhaupt nicht mehr festzusetzen.

2. Wenn ein Finanzamt beabsichtigt, eine besondere Abschlußzahlung festzusetzen, die über den zu 1 bezeichneten Betrag hinausgeht, so ist in jedem Falle vor der Festsetzung die Genehmigung des Präsidenten des Landesfinanzamts einzuholen. Bei der Erteilung der Genehmigung sind folgende Punkte zu beachten:

a) Von einer Wiederholung der Festsetzung einer besonderen Abschlußzahlung ist, wenn nicht ganz besonders schwerwiegende Gründe für sie vorliegen, tunlichst überhaupt abzusehen;

b) aus der Vergleichung des Vermögens vom 31. Dezember 1922 und 31. Dezember 1923 kann ein Einkommen nicht ohne weiteres errechnet werden. Zunächst sind die Wertmaßstäbe ganz verschieden (Dollar am 31. Dezember 1922 — 7200 ℳ, am 31. Dez. 1923 — 4,2 Billionen Mark). Abgesehen davon kommen aber Wertsteigerungen bei an beiden Stichtagen vorhanden gewesenen Vermögensgegenständen überhaupt nicht in Betracht. Grundsätzlich kommt es daher nur auf im Jahre 1923 neu erworbenes Vermögen an.

Der Grundsatz zu 1 gilt nicht, wenn mit Zustimmung des Steuerpflichtigen die Einkommensteuerveranlagung für 1922 ausgesetzt war oder wenn sich Angaben des Steuerpflichtigen, auf Grund deren eine Abchlußzahlung festgesetzt worden ist, als wissentlich unrichtig abgegeben herausstellen."

Verzugszuschläge bei Reichssteuern. Nach einer vom Reichsminister der Finanzen erlassenen und im Reichsanzeiger Nr. 8 vom 10. Januar 1925 veröffentlichten „Dritten Verordnung über Verzugszuschläge" werden mit Wirkung vom 15. Januar 1925 ab die Verzugszuschläge von bisher eineinhalb vom Hundert auf eins vom Hundert des Rückstandes herabgesetzt. Die gleiche Herabsetzung gilt auch für die Verzugszuschläge, die auf rückständige Beträge der Obligationssteuer erhoben werden.

Der Zuschlag wird nur dann erhoben, wenn der rückständige Betrag Reichsmark 10,— übersteigt. Zur Berechnung des Zuschlags wird der rückständige Betrag auf den nächsten durch 10 teilbaren Reichsmarkbetrag nach unten abgerundet. Für die Uebergangszeit ist folgende Regelung getroffen worden: Fällt ein halber Monat, für den ein Verzugszuschlag zu entrichten ist, zum Teil in die Zeit vor dem 15. Januar 1925, zum Teil in die Zeit nach dem 14. Januar 1925, so ist für diesen halben Monat der Verzugszuschlag nach dem ermäßigten Hundertsatze zu berechnen.

Wertpapiersteuer. Die Verordnung über die Wertpapiersteuer bei aufgewerteten Pfandbriefen, Rentenbriefen und Industrie-Obligationen bestimmt:

Die Aufwertungsbeträge sind vom Schuldner grundsätzlich in bar zu entrichten. Soweit zur Abgeltung des Anspruchs auf Aufwertung auf Gold- oder Reichsmark lautende Schuldversreibungen, sind sie von der Wertpapiersteuer befreit, wenn der Nennbetrag der neuen Schuldverschreibungen den Aufwertungsbetrag der Papiermarkschuldverschreibungen nicht übersteigt. Soweit der Nenn- den Aufwertungsbetrag übersteigt, ist die Steuer nur von dem Unterschiedsbetrage zu entrichten. (Unterschied zwischen dem Gesamtnennbetrage der neuen Schuldverschreibungen und dem Aufwertungsbetrage.) Die neuen und gleichzeitig die zurückzuziehenden Schuldverschreibungen sind dem Finanzamt (Abstempelungsstelle) vorzulegen. Auf das Verfahren finden im übrigen die §§ 88 bis 97, 112 Abs. 4. 113 der Ausführungsbestimmungen zum Kapitalverkehrssteuergesetz Anwendung.

Verschiedene Mitteilungen.

Die Einrichtung einer Reichs-Wasserstraßenverwaltung. Auf der Schiffahrtssitzung des Vereins mit den rheinischen Handelskammern am 30. Oktober 1924 war zum Punkt der Tagesordnung: „Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung" beschlossen worden, auf Einladung der Handelskammer Köln später zu einer besonderen Beratung über diese Frage zusammenzutreten. Diese Beratung hat am 5. Januar in Köln stattgefunden und folgende Entschließung, die am gleichen Tag dem Reichsverkehrsminister telegraphisch unterbreitet wurde, als Ergebnis gehabt:

„Die am Verkehr des Rheinstromgebiets beteiligten Industrie- und Handelskammern wünschen keine Abschwächung des Artikels 97 der Reichsverfassung, betreffend die Verreichlichung der Wasserstraßen. Zur Beseitigung besehender Mißstände halten sie es für unbedingt notwendig, daß das Reich auch in der unteren und mittleren Instanz der Wasserstraßenverwaltung diejenigen Machtmittel erhält, deren es zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf. Eine kraftvolle und einheitliche Wasserstraßenpolitik ist heute mehr denn je für die deutsche Wirtschaft von entscheidender Bedeutung."

Der Reichsverkehrsminister hat darauf unter dem 13. Januar folgende Antwort erteilt:

„Das Reichsverkehrsministerium hält die in dem vorläufigen Staatsvertrage vom 29. Juli 1921 getroffene vorläufige Regelung der Verwaltung der Reichswasserstraßen für unzweckmäßig und durchaus nicht geeignet, die durch die Reichsverfassung und die wirtschaftliche Entwicklung gebotene kräftige Wasserstraßenpolitik zu führen. Nach den mit der bisherigen Verwaltung gesammelten Erfahrungen wird die Schaffung reichseigener, von den allgemeinen Landesverwaltungen losgelöster Behörden im Interesse klarer eigener und geordneter Zusammenarbeit mit den Länderbehörden für unerläßlich gehalten. Die wasserwirtschaftlichen Interessen

der Länder können im Rahmen des Artikels 97 Absatz 3 der Reichsverfassung sichergestellt werden. Das Reichsverkehrsministerium wird in dieser Richtung nachdrücklich auf eine baldige Lösung der bestehenden unerträglichen Unzulänglichkeiten der Reichswasserstraßenverwaltung hinwirken und begrüßt es lebhaft, hierbei der Unterstützung der an einer geordneten Verwaltung der Reichswasserstraßen besonders interessierten Wirtschaftskreise des Rheinstromgebiets versichert zu sein."

Zu derselben Frage hat im Reichstage der Reichstagsabgeordnete Dr. Most-Duisburg, unterstützt von der gesamten Fraktion der Deutschen Volkspartei, folgende Interpellation eingebracht:

„Eine großzügige und einheitliche deutsche Wasserstraßenpolitik liegt im dringendsten Interesse des deutschen Wirtschaftslebens. Wir fragen deshalb an: Aus welchen Gründen ist die hierzu erforderliche Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung noch nicht geschaffen? Was gedenkt und vermag die Reichsregierung zu unternehmen, um die vorhandenen Mißstände zu beseitigen?"

Die Neubesetzung des Reichsverkehrsministeriums. Die neue Regierungsbildung hat zum ersten Mal einen Mann an die Spitze des Reichsverkehrsministeriums gestellt, der bereits Leiter der Wasserstraßenverwaltung gewesen ist, den bisherigen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Dr. Krohne.

Reichsverkehrsminister Dr. jur. Rudolf Krohne wurde am 6. September 1876 in Rendsburg geboren, 1903 zum Gerichtsassessor, 1907 zum Amtsrichter, 1909 zum Regierungsassessor ernannt; 1911 trat er als Regierungsrat in das Oberpräsidium in Magdeburg ein, 1917 wurde er Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und im September desselben Jahres Geh. Regierungsrat und Vortragender Rat daselbst. 1922 wurde Dr. Krohne Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium, 1923 Staatssekretär daselbst, als Nachfolger des Staatssekretärs Kirchstein und Ende 1924 wurde er nach Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Führung der Geschäfte des Reichsverkehrsministeriums beauftragt.

Die deutsche Binnenschiffahrt kann die Ernennung des Dr. Krohne zum Reichsverkehrsminister nur mit lebhafter Freude begrüßen, steht doch zu erwarten, daß derselbe, nachdem er bereits in seiner bisherigen Tätigkeit als Staatssekretär stets mit aller Energie die Interessen der Binnenschiffahrt vertreten hat, diesem Gewerbe nunmehr zu der Geltung und Förderung verhilft, die ihr zukommt. Die erste Amtstätigkeit des neuen Ministers begründet diese Erwartung: In der am 21. 1. 25 stattgefundenen Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Reichstages, bei der die Frage der Einflußmöglichkeit des Reichstages auf die Tarifpolitik der Reichsbahn zur Diskussion gestellt war, betonte der Minister u. a., daß er sich die Frage der Wasserumschlagstarife, die bald einer Lösung zugeführt werden müsse, besonders angelegen sein lassen werde.

Wasserumschlagstarife. Von den Abgeordneten Dr. Reichert und Genossen ging folgender Antrag beim Reichstag ein: „Der Reichstag wolle beschließen: die Reichsregierung zu ersuchen, im Interesse eines geeigneten Zusammenwirkens von Reichsbahn und Binnenschiffahrt die bereits seit Jahren geforderten Wasserumschlagstarife baldmöglichst einzuführen."

Die Unterstützungskredite für den deutschen Seeschiffbau. Zur Linderung der Arbeitslosigkeit auf den deutschen Werften und zur Erhaltung des Bestandes der deutschen Seehandelsflotte sind vom Reich aus dem Fonds der produktiven Erwerbslosenfürsorge Mittel zur Verfügung gestellt, um Reedereien, die Schiffsneubauten auf deutschen Werften in Auftrag geben wollen, hierfür Darlehen zu gewähren. Das Darlehen kann bis zu 50 Prozent des mit der Werft vereinbarten Baupreises gewährt werden. Die Auszahlung erfolgt in Raten, und zwar so, daß jeweils 50 Prozent der nach dem Bauvertrag fälligen Bauraten ausgezahlt werden. Voraussetzung ist in jedem Falle, daß die Reederei selbst mindestens 50 Prozent des Baupreises aufbringt. Die Zinsen betragen im ersten Jahr nach der Fertigstellung des Schiffes 4 Prozent, sie steigen in den folgenden Jahren auf rund 5 und 6 Prozent. Die Reedereien müssen vor endgültigem Vertragsabschluß mit der Werft den Bauvertrag dem Reichswirtschaftsministerium zur Zustimmung vorlegen. Dieses wird mit dem Reichsarbeitsministerium prüfen, ob bei der in Aussicht genommenen Werft auch dem beabsichtigten Zweck genügt wird, ob insbesondere auch die sozialen Belange entsprechend gewährleistet sind und ob auch der Preis so niedrig bemessen ist, daß die ausgiebigste Auswertung der Mittel und die weitmöglichste Schaffung von Arbeitsgelegenheit gewährleistet ist. An der finanziellen und sachlichen Durchführung werden sich auch die Regierungen der an der Küste gelegenen deutschen Länder angemessen beteiligen.

Hauptversammlung des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins am 28. Januar 1925 in Nürnberg. Die Hauptversammlung des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins fand unter zahlreicher Beteiligung am 29. 1. 25 in Nürnberg statt. Nach Erörterung der Pläne für den Rhein-Main-Donau-Kanal, die untere, mittlere und obere bayrische Donau, die Anschlüsse im Norden an die Weser und im Süden nach Augsburg, München und dem Bodensee, referierte Herr Röschlein, Nürnberg, über die Wiederherstellung von Wasserumschlagstarifen. Die lebhafte Aussprache, die sich an das Referat anschloß, führte zu einer einstimmigen Entschließung, worin der Hoffnung Ausdruck gegeben wird, daß namentlich auch im Interesse der von den Gebieten der Rohstofferzeugung weit entfernten deutschen Randgebiete die Wünsche auf tarifliche Erleichterungsmaßnahmen bei der Reichsbahnverwaltung durchgesetzt werden und dieselbe weiter gebeten wird, eine Tarifpolitik zu betreiben, welche Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft organisch zusammenfaßt. Die Hafenverwaltungen sollen den Umschlagsverkehr durch mäßige Gebühren fördern.

Vom Reichsverband der deutschen Industrie und Deutschen Industrie- und Handelstag. An Stelle des Herrn Dr. Sorge, der seit der Gründung des Reichsverbandes der deutschen Industrie im April 1919 bis Anfang d. Js. an der Spitze des Verbandes gestanden hat, wurde in der am 14. 1. 25 stattgefundenen Präsidialsitzung Herr Geh. Rat Dr. h. c. Duisberg, der schon bisher dem Präsidium des Reichsverbandes der deutschen Industrie angehörte, einstimmig zum 1. Vorsitzenden gewählt. Nachfolger des ebenfalls ausgeschiedenen geschäftsführenden Präsidialmitgliedes Herrn Geheimrat Dr. Bücher, der eine führende Stellung in einem der größten deutschen Industrie-Konzerne antrat, wurde der aus dem bayerischen Verwaltungsdienst stammende bisherige Geh. Reg.-Rat im Reichsfinanzministerium, Dr. Kastel.

Dem somit eintretenden Wechsel der maßgebenden Persönlichkeiten beim Reichsverbande der deutschen Industrie ist die Neubesetzung des durch den Tod des Herrn Dr. Brandt bisher unbesetzt gebliebenen Postens eines geschäftsführenden Präsidialmitgliedes beim Deutschen Industrie- und Handelstag gefolgt. Die Wahl ist einstimmig auf den bisherigen Reichswirtschaftsminister Hamm gefallen.

Zusammenschluß der ostdeutschen Kleinschiffer. Aus Landsberg a. Warthe wird uns berichtet: Die Notlage des Kleinschiffergewerbes hat hier zur Konstituierung des Kleinschiffertages geführt mit dem Zwecke des Zusammenschlusses des Kleinschiffergewerbes im ganzen Deutschen Reich. Als Hauptdirektiven werden angegeben Kreditbeschaffung zu niedrigem Zinsfuß, zum Wiederaufbau des Kleinschiffergewerbes und die Herbeiführung der Gleichberechtigung in der Frage der kommenden Wasserstraßen.

Regelung für den Zugang zur Weichsel und die Benutzung der Weichsel durch die Bevölkerung von Ostpreußen. Auf Grund des Artikels 97 Abs. 5 des Versailler Vertrags wurde von den alliierten und assoziierten Hauptmächten eine Regelung für den Zugang zur Weichsel und die Benutzung der Weichsel durch die Bevölkerung von Ostpreußen getroffen. Die Regelung, die am 1. Februar 1925 in Kraft trat und im Reichsgesetzblatte II Nr. 3/1925 veröffentlicht wurde, enthält Bestimmungen über die Schiffahrtsflößerei, den Zugang zur Weichsel außerhalb einer Ladestelle, die örtliche Schiffahrt, die Benutzung der Weichsel zu anderen als Schiffahrtszwecken usw.

Ein neuer Schutz- und Winterhafen an der Elbe. Der Schutz- und Winterhafen bei Prossen, der in den Jahren 1921—1924 auf dem rechten Elbufer unterhalb Schandau angelegt wurde, ist seit Mitte November 1924 für den Verkehr geöffnet. Die Verwaltung des Hafens untersteht dem Straßen- und Wasserbauamte Pirna.

Um den Bau des Elster-Saale-Kanals. Die Frage des Baubeginns des Elster-Saale-Kanals scheint nunmehr in Fluß zu kommen. So fand am 15. Januar 1925 in der Handelskammer für Anhalt und Dessau im Beisein von Vertretern des Staates Anhalt eine zahlreich besuchte Versammlung der Interessenten des südlichen Teiles des Mittellandkanals statt, in der in einstimmigem Beschluß folgende Forderungen gestellt wurden:

1. die sofortige Errichtung von Kanalbauten für den Südflügel des Mittellandkanals (Saale, Elster-Saale-Kanal),
2. die sofortige Aufnahme der Arbeiten auf dem Südflügel, dort, wo es nach den örtlichen und Erwerbslosen-Verhältnissen geboten ist,
3. künftig ständige Zuziehung von Vertretern des Südflügels zu den Verhandlungen über den Kanalbau und die Gründung einer diesbezügl. Aktiengesellschaft.

Auf Veranlassung des Leipziger Bürgerbundes und des Elster-Saale-Kanalvereins hielt sodann am 16. Januar Rechtsanwalt und Notar Breymann in Leipzig einen Vortrag über die wirtschaftliche, finanzielle und rechtliche Seite des Kanalprojekts. Eine im Anschluß hieran der Versammlung vorgelegte Entschließung, die energischen Einspruch dagegen erhebt, „daß unter völliger Verkennung der heutigen wirtschaftlichen und vaterländischen Bedeutung des mitteldeutschen Wirtschaftsgebiets und seines Hauptorts Leipzig sowie im Widerspruche mit dem Staatsvertrag, der die gleichzeitige Herstellung aller Teile des Mittellandkanals gewährleistet, der Leipziger Kanal auf eine heute unübersehbare Frist zurückgestellt werden soll", wurde einstimmig angenommen. Die Entschließung besteht darauf, „daß Nord- und Südflügel des als einheitlich zugesicherten Mittellandkanals in gleichzeitigem Fortschreiten ohne Bevorzugung des einen vor dem andern ausgeführt, und daß entsprechend sofort mit der Inangriffnahme des Leipziger Kanals ebenso begonnen wird, wie das beim Nordflügel seit langem der Fall ist".

Auch die am 23. 1. 25 in Leipzig stattgefundene Tagung der verschiedenen Interessengruppen, die Kanalpläne in Mitteldeutschland zwischen Oder und Weser betreiben, sprach sich für den umgehenden Baubeginn des südlichen Flügels des Mittellandkanals aus.

Im sächsischen Landtag wurde ein deutschnationaler Antrag eingebracht, die sächsiche Regierung zu ersuchen, bei der Reichsregierung dringend und nachdrücklich dahin zu wirken, daß an dem am 16. 11. 1920 von der sächsischen Regierung, dem Reich und den anderen in Frage kommenden Länderregierungen vereinbarten einheitlichen Mittellandkanalprojekt festgehalten und dieser Vereinbarung entsprechend der Südflügel gleichzeitig mit dem Nordflügel und der Saale-Kanalisierung ausgebaut wird, und daß die bereitzustellenden Mittel gleichmäßig auf die Bauten verwendet werden.

Kanalisierung der Weser. Für die Kanalisierung der Weser liegt ein neu durchgearbeiteter Entwurf der Wasserbaudirektion Hannover vor, der außer den bestehenden Staustufen von Döverden und Hemelingen noch fünf weitere bei Langwedel, Drakenburg, Landesbergen, Schlüsselburg und Petershagen vorsieht. Sie sollen zusammen jährlich 150 Mill. kw Energie liefern. Der Weserbund strebt danach, daß diese Bauten gleichzeitig durchgeführt werden, da nach seiner Ansicht mit einem etappenweisen Bau der Schiffahrt wenig gedient wäre. Auch die beschlossene Umkanilisierung der unteren Fulda zwischen Kassel und Münden soll mit allem Nachdruck gefördert werden. Die beteiligten Länder sind sich darin einig, daß die Durchführung der Weserkanalisierung und ihrer Verbindung mit dem Main notwendig ist.

Der Ausbau des Rhein-Herne-Kanals. Die „Rhein.-Westf. Zeitung" berichtet: Zur Herstellung von Dalben in den Vorhäfen der Schleusen des Rhein-Herne-Kanals sollen in nächster Zeit weitere Arbeiten beginnen. — Infolge Bergbaues sind zehn Brücken des Kanals abgesunken und müssen wieder gehoben werden. Die Kosten der Brückenhebung sind von den für die Senkung verantwortlichen Bergwerksverwaltungen zu erstatten. Auf Grund des Ausganges verschiedener Prozesse zu Gunsten des Fiskus hat ein größerer Teil der Bergwerksverwaltungen die zu erstattenden Beträge schon bezahlt. Weitere Prozesse schweben noch. Mit einem Teile der Bergwerksverwaltungen wird noch verhandelt. — Im Gebiete des Rhein-Herne-Kanals machen sich auf weiten Strecken Geländesenkungen infolge bergbaulicher Einwirkungen bemerkbar. Zur Vermeidung von Uferabbrüchen und Ausspülungen sollen daher, Dämme erhöht und die Uferbefestigungen ergänzt werden. Die Arbeiten sind zur Erhaltung der Betriebssicherheit des Kanalverkehrs unbedingt erforderlich und sollen ehestens in Angriff genommen werden. Das Reich wird sich wegen Erstattung der Kosten an die betreffenden Bergwerksverwaltungen halten. — Die Ausführung der Bachanschlüsse an den Düker „Kleine Emscher" in km 17,5 des Rhein-Herne-Kanals ist der Wasserstraßenverwaltung im Jahre 1912 auferlegt worden. Sie ist bis jetzt unterblieben, weil über die Ausführung mit der interessierten und an den Kosten beteiligten Stadt Essen keine Einigkeit erzielt werden konnte. Eine weitere Verzögerung ist aber nicht mehr möglich, da die Stadt Essen mit der Ausführung ihres geplanten hafens beginnen will und hierbei die Vorflut der Kleinen Emscher unterbrochen wird. Der vom Reiche zu tragende Anteil an den Kosten beträgt 68 500 ℳ. — Die Arbeiten für die zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals sollen im Rechnungsjahre 1925 fortgesetzt werden. Sie werden sich in der Hauptsache auf den Bau der Tore und Bewegungseinrichtungen sowie auf die Herstellung von Leitwerken und Uferbefestigungen erstrecken; auch ist die Erweiterung der Ruhrmündung vorgesehen. — Am Kanale Wesel-Datteln sind nunmehr auch die Schleusenbauten in Angriff genommen und sollen im Rechnungsjahre 1925 nachdrücklichst gefördert werden. Die Arbeiten an der Kanalstrecke

von km 9,7—21,6 will die Regierung baldmöglichst beginnen. Für den Kanal Wesel—Datteln sind in den Etat des Reiches für 1925 15 400 000 ℳ eingesetzt. Zur Fertigstellung des Kanals werden vom 1. April 1926 ab noch etwa 22½ Millionen Mark benötigt.

Persönliches.

Geheimer Kommerzienrat Andreas Anghold konnte kürzlich auf eine 50jährige Tätigkeit als Mitinhaber der Firma Cäsar Wollheim zurückblicken.

Herr Geh. Baurat Dr. Ing. Krause wurde zum Stadtältesten von Berlin ernannt und erhielt auch bei dieser Gelegenheit die Ehrenplakette der Stadt verliehen.

Bücherschau.

Denkschrift über die Verbindung der Weser mit dem Main-Donau-Gebiet durch einen Werra-Main Kanal von M. Contag Geh. Baurat, Berlin. Das im Auftrage des Werra-Kanalvereins und mit Benutzung der staatlichen Vorarbeiten bearbeitete und in einer Denkschrift (Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Bautechnik", Jahrgang 1924) niedergelegte Gutachten des bekannten Wasserstraßenfachmannes nimmt in tiefschürfiger Weise zu dem viel umstrittenen Projekt des Werra-Main-Kanals Stellung. Nach einer allgemeinen Darstellung der Linienführung des Kanals folgt eine eingehende Besprechung des neuen Schiffahrtsweges von Hann.-Münden bis Bamberg mit seinen Gefällstufen, eine Schilderung der Querschnittsbildung an den einzelnen Strecken und der Stichkanäle nach Eisenach und Koburg. In einem besonderen Abschnitte werden die Bauwerke der neuen Wasserstraßen behandelt, weiterhin das Problem der Wasserversorgung des Kanals, die Anlage von Talsperren zur Kanalspeisung und die Wasserkraftnutzung aus den vorgesehenen 40 Kraftwerken. Durch die zahlreichen beigegebenen statistischen Tabellen und Bilder gewinnt die Abhandlung sehr an Anschaulichkeit und Klarheit. Die Denkschrift ist von der Geschäftsführung des Werra-Kanalvereins zu Minden/Westf., Rathaus, zum Preise von ℳ 1,50 zu beziehen.

Rheinkunde von Dr. W. Spies. Die in den Jahren 1922/1924 erschienenen 3 selbständigen Bändchen I. Der werdende Rhein, II. Das historische Rheinbild, III. Der schaffende Rhein sind hier in einem Bande vereinigt. Das in äußerst flüssiger Sprache geschriebene Werk behandelt in knapper, dabei aber sehr verständlicher Weise alle Probleme, die der Rhein dem aufmerksamen Beobachter vorlegt. Es ist eine Rheinkunde im wahren Sinne des Wortes. Die Anschaffung des mit zahlreichen, wohlgelungenen Bildern ausgestatteten Werkes kann jedem Freunde des deutschen Stromes nur empfohlen werden. Das Buch ist zu beziehen durch den Verlag von Hoursch & Bechstedt, Köln a. Rh., zum Preise von ℳ 4,20.

Verbandsmitteilungen des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes E. V., Berlin-Halensee, Joachim Friedrichstraße 50. In letzter Zeit sind zwei sehr interessante Schriften des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes erschienen: „Das preußische Wasserbuch und die Rechtsgrundsätze des Landeswasseramtes für die Eintragung von Wasser- und Fischereirechten" C. Nr. 7 der Verbandsmitteilungen) und „Heranziehung der Wasserkraft zur Vermögenssteuer" (Nr. 8). Die erste Abhandlung bearbeitet von Herrn J. Peltzer, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat a. D., berücksichtigt die bis zum 1. April 1924 ergangenen Entscheidungen des Landeswasseramtes und ist daher besonders wertvoll. In dem zweiten Heft nimmt der Verfasser Herr Rechtsanwalt und Notar Dr. jur. Leo Sternberg, in einem im Auftrage des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes erstatteten Gutachten Stellung zu den bisher in der gleichen Frage erschienenen Aufsätzen. Der somit eingeleiteten Aussprache ist eine baldige, klärende Wirkung im Interesse aller Wasserkraftbesitzer nur dringend zu wünschen.

Kleinbahnstationsverzeichnis. Das von der Werbeabteilung der Hugo Stinnes Linien, Hamburg, herausgegebenen Kleinbahnstations-Verzeichnis kommt einem Wunsche weiter Kreise der Verkehrstreibenden, wieder im Besitze eines solchen Verzeichnisses zu sein, entgegen und wird, da aus der Praxis für die Praxis entstanden, sicherlich eine gute Hilfe für die glatte Abwicklung des Verkehrs darstellen, zumal das Manuskript von jeder Kleinbahndirektion selbst nachgeprüft ist, die Ausgabe daher einer amtlichen gleichkommt. Das Verzeichnis kann von der Werbeabteilung der Hugo Stinnes Linien, Hamburg, Jungfernstieg 30, in mehreren Exemplaren kostenlos angefordert werden.

Wie spare ich Kohle? Das vor kurzem im VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19, Beuthstr. 7, erschienene handliche Werk soll der — oft unbewußten — Verchwendung von Kohlen beim Verbrauch im täglichen Leben Einhalt tun. In knapper, überaus klarer Form spricht aus ihm der Ingenieur und Fachmann zu allen Verbrauchern mit zahlreichen praktischen Anweisungen. Knapp gefaßt und übersichtlich geordnet, ermöglicht es jedermann, sich in wenigen Minuten über geld- und zeitsparende Tatsachen zu orientieren. Das Buch kostet GM. 2,80.

Firmennachrichten.

Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg. Die Goldmarkeröffnungsbilanz zum 1. Januar 1924 schließt beiderseits mit einem Betrage von R.M. 97 123 652,93 ab. Unter den Aktiven sind zu erwähnen der Schiffspark mit R.M. 69 827 942,88, weiter Beteiligung an Verkehrsunternehmungen und zugehörigen Betrieben R.M. 9 878 264,50. Das Aktienkapital setzt sich wie folgt zusammen: 180 000 Aktien à ℳ 300,— = R.M. 54 000 000,—, 5000 Aktien à ℳ 20 = R.M. 100 000, 50 000 Aktien à ℳ 20,— = R.M. 1 000 000,—. Der Reservefonds beträgt R.M. 8 000 000,—.

Alltrans, A.-G. für alle Transporte, Köln. Am 20. Dezember 1924 fand eine außerordentliche Generalversammlung in Köln mit dem Hauptpunkt: Goldmarkbilanz statt. Die Bilanz schließt auf beiden Seiten mit einem Betrage von R.M. 1 658 309,06 ab. Grundstücke und Gebäude sind in den Aktiven mit R.M. 118 170,— bezw. mit R.M. 871 000,— bewertet. Weiter kommen hinzu Wagen, Autopark, Pferde, Gleisanlagen usw. Die Debitoren stehen mit R.M. 376 196,62 zu Buch. Das Aktienkapital wurde auf R.M. 1 000 000,— mit einer gesetzlichen Rücklage von R.M. 100 000,— festgesetzt.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, A.-G., Heilbronn a. N. Der Bericht des Vorstandes über das Betriebsjahr 1923 weist auf die außerordentlichen Schäden der Ruhrbesetzung auch für die Neckar-Schleppschiffahrt hin. Die Goldmarkeröffnungsbilanz schließt auf beiden Seiten mit einem Betrage von R.M. 300 000,— ab. In den Aktiven sind die Schleppschiffe und Schleppkähne mit je R.M. 100 000,— eingesetzt, die Liegenschaften mit R.M. 30 000,—. Das Aktienkapital wurde auf R.M. 240 000,—, der Reservefonds auf R.M. 18 331,69 festgesetzt.

Berichtigung. In dem in Heft 1 dieser Zeitschrift auf Seite 1 veröffentlichten Aufsatz: „Die deutsche Binnenschiffahrt an der Jahreswende" hat sich auf Seite 2, Spalte 2, Zeile 22 von unten ein sinnstörender Fehler eingeschlichen. Es muß dort heißen statt „Ems-Kanalverein" „Hansa-Kanalverein".

Bekanntmachung.

Die der Verbindung der Wasserstraße Hohensaaten—Friedrichsthal mit dem Oderarm Schwedt—Nipperwiese dienende Schleuse Schwedt (km 30,7 der Wasserstraße Hohensaaten—Friedrichsthal) ist fertiggestellt und probeweise in Betrieb genommen. Sie kann auf eigene Gefahr der Schiffahrttreibenden werktags während folgender Tagesstunden durchfahren werden:

in den Monaten:
Januar und Dezember: von 8 Uhr vorm. bis 4 Uhr nachm.,
Februar und November: von 7 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm.,
in den übrigen Monaten: von 6 Uhr vorm. bis 8 Uhr nachm.

Die die Schleuse benutzenden Schiffahrttreibenden haben bei Bedienung der Schleuse nach näherer Anweisung des Schleusenwärters mit Hand anzulegen.

Schiffahrtsabgaben werden an der Schleuse vorläufig noch nicht erhoben.

Schwedt, den 17. Januar 1925.

Bauamt für die Oderregulierung Schwedt.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 3
15. März

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben
vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen
kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen
nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund. Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die preußische Weichsel.

Von Dipl.-Ing. Heinz Lehmann, Berlin.

1. Zur preußischen Zeit.

a) Allgemeines.

Auf Betreiben schiffahrttreibender Kreise nahm der Ausbau der früher preußischen Weichsel erst ums Jahr 1830 einen bescheidenen Anfang. Der bekannte Geheime Oberbaurat Severin legte aus 27 Querschnitten der Weichsel die Normalbreite des Mittelwasser-Strombetts auf 100 Ruten gleich 377 m fest.

Die dem Landtag im Jahre 1879 vorgelegte Denkschrift behielt für den größten Teil der Weichsel, von der Drewenz-Mündung, km 10, bis zur Abzweigung des Weichsel-Nogat-Kanals, km 171, bei Pieckel, die Breite von 375 m zwischen den Streichlinien (Verbindung der Buhnenköpfe) bei Mittelwasser bei. Schon damals hielt man eine spätere Einschränkung der Breite für wahrscheinlich. Bei einem Wasserstande von + 0,50 m am Pegel zu Kurzebrack, der dem mittleren, eisfreien Niedrigwasser des 20-jährigen Zeitabschnitts 1895 bis 1915 entspricht, sollte eine ständige Fahrwassertiefe von 1,67, unterhalb Rotebude, km 211, von 1,93 m erreicht werden. Man behielt die Linienführung des Stromes bei und wählte von den verschiedenen Stromarmen zum Hauptarme denjenigen, der sich den Verhältnissen am besten anpaßte und die Hauptstädte berührte. Die anderen Arme wurden geschlossen.

Von der Zeit an. 1880. erfolgte ein geregelter Ausbau des Stromes nach dem System, das auch an anderen preußischen Strömen sich sehr gut bewährt hatte und von technischen und Laienkreisen als das geeignetste erkannt war. Querwerke (Buhnen) und Längswerke (besonders Deckwerke) auf kräftigen, wenn nötig Sinkstück-Unterlagen, an Kopf und Oberkante durch schweres Pflaster geschützt, waren die Haupt-Regulierungs-Anlagen. Die Buhnen sollten den Sand so schnell wie möglich in die Zwischenräume zwischen den Werken, die Buhnenfelder, bringen. Sie waren außerdem, falls eine weitere Einschränkung des Stromschlauchs sich als notwendig herausstellen sollte, mit Leichtigkeit zu verlängern. Die Deckwerke wurden hauptsächlich in starken Krümmungen und zum Festhalten des endgültigen Zustandes gebaut.

b) Erfolg der Regelung.

Diese Art und Weise der Regelung des Stromes ist von großem Erfolge gekrönt gewesen. Bald hatten die Uferabbrüche aufgehört. Zwischen den Buhnen bildeten sich Verlandungen, die durch Pflanzungen ausgebildet wurden, sodaß ertragreiche Kempen im Vorland entstanden. Zwischen die ersten Strombauwerke wurden schwächere eingeschaltet, die hohen Uferränder wurden abgetragen usw.

So konnte die Mittelwasser-Regelung der Weichsel auf früher preußischem Gebiete mit dem Ende der preußischen Verwaltung als nahezu vollendet angesehen werden.

Die Weichsel war bisher bei der geringen Schiffahrt technisch in der Hauptsache ein großer Vorfluter eines im ganzen jetzt ungefähr 193 000 qkm großen Niederschlagsgebiets. Der preußischen Verwaltung, die nur die untersten 222 km zu unterhalten hatte, erwuchs die Aufgabe, die oft gewaltigen Wasser- und Eismassen schadlos der Ostsee zuzuführen. Die ungeheuren Sandmengen im

preußischen Gebiete stammten hauptsächlich aus den umfangreichen Uferabbrüchen des oberhalb der preußischen Grenze beinahe überall ungeregelten, im ganzen 1068 km langen Stromes.

Elf Jahre nach dem besonders für die Danziger Niederung und die Stadt Danzig so verhängnisvollen Deichbruch im Jahre 1829 hatte die Weichsel in der Nacht vom 31. Januar zum 1. Februar 1840, bei einer Eisstopfung in der unteren Danziger Weichsel, sich selbst geholfen. Sie hatte sich bei Neufähr, etwa 16 km oberhalb der alten Mündung, eine neue Mündung in die See geschaffen. Nach dem schrecklichen Bruche des Weichseldeichs bei Klossowo, dicht unterhalb Pieckel im Jahre 1855, durch den die Marienburger Niederung und nach dem letzten gewaltigen Bruche des Nogatdeichs bei Jonasdorf im Jahre 1888, durch den die Elbinger Niederung überflutet wurde, trat die preußische Regierung zur Verhinderung weiterer Schäden für das fruchtbare Weichsel-Delta an eine Verbesserung der Weichselmündung heran. Sie schuf in den Jahren von 1889 bis 1915 durch den Weichseldurchstich bei Schiewenhorst, die Regulierung Gemlitz—Pieckel und den Nogatabfluß eine etwa 60 km lange, bis zur Stadt Mewe reichende, auch auf Hochwasser geregelte Mündungsstrecke der Weichsel. Ein großartiges Kulturwerk, wie es bis dahin kein preußischer Strom aufzuweisen hatte.

Die segensreiche Wirkung dieser hervorragenden neuzeitlichen Schöpfung zeigte sich dadurch, daß nach dem Jahre 1888 wesentliche Deichdurchbrüche an der ehemals preußischen Weichsel sich nicht mehr zugetragen haben. Ganz besonders trat der Erfolg hervor bei dem ungewöhnlichen Hochwasser und Eisgang des Jahres 1924, wo der Pegel Dirschau einen Stand von + 8,54 m zeigte, 0,22 m höher als der bisher höchste Stand vom Jahre 1889.

Für die Strecke oberhalb Mewe war ein großzügiger Hochwasser-Regulierungs-Entwurf vorgesehen. Ueberall im Vorlande wurde besonders streng darauf gehalten, daß die Weidensträucher nicht zu Bäumen ausarteten und damit für das Hochwasser und den Eisgang ein Hindernis bildeten.

Selbst in den Kriegsjahren hat die preußische Weichselstrombauverwaltung die Strombauwerke und Anlagen auf und an der Weichsel sorgfältig unterhalten. Die Unterhaltungssummen erreichten fast die Höhe derjenigen der vorhergehenden Friedensjahre, die gegen diejenige vom Jahre 1919 sogar um ein Bedeutendes zurückblieben.

Als Schiffahrtstraße konnte die Weichsel, außer auf einigen Strecken des Oberlaufs, eigentlich nur auf preußischem Gebiet angesehen werden. Jenseits der damals russischen Grenze war die Weichsel nur bei besserem Wasserstande befahrbar.

Der Schiffahrt hat die Mittelwasser-Regelung großen Nutzen gebracht. Im Jahre 1828 brauchten bei kleinerem Wasser beladene Schiffe 2 bis 3 Monate zur Fahrt von Thorn nach Danzig. Gegen Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hatten sich die Fahrtiefen gegen früher um 0,20 m vergrößert. Im Jahre 1919 trug die preußische Weichsel bei Mittel- und Niedrigwasser von Einlage, km 218, bis Pieckel 1000-t-Kähne, von Pieckel bis Neuenburg, km 125, 600-t-Kähne, oberhalb Neuenburg bis Thorn, km 16, 300-t-Kähne.

Dies genügte, nach dem Urteile Sachverständiger, für die verhältnismäßig geringe Schiffahrt.

Durch planmäßige Unterhaltung der Strombauwerke und Pflege der Anlandungen gelang es, die Uferlinie immer mehr der Streichlinie zu nähern. Hand in Hand hiermit ging die Vertiefung der Uebergänge und die Schaffung besserer Schiffahrtstiefen. Die preußische Regierung hatte sich damit befaßt, in der Hoffnung, daß die Nachbarstaaten ihr folgen würden, die Weichsel durch Fein-Regelung zu einem modernen Wasserweg umzustellen, für einen Verkehr mit Kähnen von mindestens 1000 t Tragfähigkeit. Hierfür gaben ihr die schon früher angestellten vielfachen, gründlichen Versuche einen äußerst wertvollen Anhalt. Die Breite des Stromes sollte eingeschränkt, die Buhnen durch Niedrigwasser-Werke vorgebaut, der Fahrrinne eine ihrer Breite und einem gesteigerten Schiffsverkehr angepaßte Linienführung gegeben werden. Man wollte durch eine, bei einem so unberechenbaren Strome wie die Weichsel, notwendige Probestrecke auf ungefähr 14 km, von Mosland, km 174, bis Mewe, km 160, die für die ganze Weichsel richtige Regulierungsmethode festlegen.

Die durch den Versailler Gewaltfrieden hervorgerufenen politischen Verhältnisse machten die Absichten der preußischen Verwaltung zunichte. Im Anfange des Jahres 1920 mußte der Strom auf dem linken Ufer bis Czattkau, km 196, auf dem rechten Ufer bis Montauerspitze, km 169, der polnischen Verwaltung ausgeliefert werden. Es konnte ein auf Mittelwasser fast vollständig geregelter Strom übergeben werden, der den an ihn gestellten Anforderungen als sicherer Vorfluter und genügende Schiffahrtstraße voll und ganz entsprach.

2. Jetziger Zustand.

Jetzt hört man aus sicheren Quellen über den Zustand der früher preußischen Weichsel leider nur Trauriges. Durch Jahrzehnte langes Studium waren die preußischen Beamten in den feinen Organismus des Weichselstroms eingedrungen. Die Polen haben nur wenige fachmännisch ausgebildete Kräfte. Das Selbstverständliche, die regelmäßige Ausbesserung der Schäden an den Strombauwerken, die Hochwasser und Eisgang alljährlich anrichten müssen, unterblieb. So mußten die Schäden immer größer werden. Da trat noch das katastrophale Hochwasser vom Frühjahr 1924 hinzu.

Die Buhnen sind zum Teil verschwunden, teilweise zeigen sie landwärts des Kopfpflasters mächtige Durchrisse. Die Buhnenköpfe ragen bei Mittelwasser wie Inseln aus dem Wasser empor, bei Hochwasser bilden sie Hindernisse für die Schiffahrt. Das Pflaster der Deckwerke weist große Lücken auf. Die abgerissenen und ins Fahrwasser geschwemmten Steine können der Schiffahrt gefährlich werden, soweit überhaupt noch von einer solchen die Rede sein kann; der Strom, nicht mehr durch Buhnen und Deckwerke zusammengefaßt, hat nicht mehr die Kraft, in dem ihm gewiesenen Bette die früher erreichte Tiefe zu erhalten. Der Strauch auf den Vorländern wird nicht mehr pfleglich behandelt und wächst sich zum Hochwasserhindernis aus. Die Gefahr einer Stromverwilderung rückt immer näher und damit die gänzliche Vernichtung der Arbeiten, die der preußischen Verwaltung Jahrzehnte hindurch Fleiß und Mühe und viele Millionen Goldmark gekostet haben. Schafft der Strom sich aber erst ein neues Bett, dann wird nicht nur die letzte Schiffahrt lahm gelegt: Der Strom wird wieder wie früher die alten Ufer angreifen und den Fuß der Deiche, welche die fruchtbaren Niederungen schützen. Die früher so gefürchteten Deichbrüche, vor denen die preußische Verwaltung die Niederungsbewohner gesichert hatte, werden wieder in erschreckende Nähe gerückt.

Dabei hatte die polnische Verwaltung es viel leichter, die Weichsel zu regeln als die preußische Regierung. Untersteht ihr doch bis auf die kurze Mündungsstrecke der ganze Strom. Auch hat die preußische Verwaltung ihr die besten Anhaltspunkte geliefert.

Das Strombett der Weichsel besteht aus Sand, Lehm und Ton. Nur wenige, unbedeutende Moränen ziehen sich durch das Strombett. Die Weichsel hat entsprechend ihrem großen Niederschlagsgebiet eine bedeutende Wassermenge. Ihr Gefälle ist gering, auf früher preußischem

Gebiete rd. 17.8 cm auf 1 km. Sie besitzt ein reiches Hinterland, das ausgenutzt, dem Strom einen großen Verkehr sichern würde.

Bei der Weichsel sind also alle Eigenschaften vorhanden, um aus ihr eine Wasserstraße ersten Ranges zu schaffen, die dem beeinflußten Gebiete gerade in der kommenden Zeit, wo der Wasserverkehr eine hervorragende Rolle spielen muß, zum großen Segen gereichen würde.

Grundsätzliche Anlage von Sicherungen des Schiffsverkehrs auf Binnenwasserstraßen.

Von Regierungs- und Baurat Dr. Ing. Herbst, Berlin.

(Schluß aus Heft 2.)

Die Uebersichtlichkeit des Schiffsumschlagsverkehrs muß aber nicht nur auf der Wasserstraße, sondern auch auf den Ladestraßen des Ufers gewahrt werden, wo die Wagen-Zufuhr und Abfuhr mit einer Ladehöhe von 4 m einwandfrei und ungehemmt sich vollziehen muß.

Natürlich wird man das Tragwerk unter den Fahrdamm legen, wenn der Raum dazu vorhanden ist. Es ist nun z. B. an der Spree in Berlin viel weniger Kreuzungshöhe als an der Seine in Paris vorhanden; in der ersteren ist der Höhenunterschied über höchstem Hochwasser etwa 1 bis 3 m, in jener, soweit hier bekannt, weit mehr, an manchen Stellen vielleicht 6 bis 7 m. Je geringer die Höhe ist, um so schwieriger wird die Unterbringung des Tragwerkes unter der Fahrbahn; welche ungewöhnliche Anstrengung, welche großen Opfer man in Paris auf sich genommen hat, um auf jeden Fall mit den Tragwerken unter die Fahrbahn zu kommen und im Städtebild freie Sicht zu lassen, zeigen die vielen prachtvollen, äußerst kühn geschwungenen Bogenbrücken über die Seine, wie z. B. die weit gespannte Alexanderbrücke mit 107 m Stützweite, bei der die beiden Widerlager zur Aufnahme des gewaltigen Bogenschubes zusammen fast ein Drittel der ganzen Stützweite beanspruchen. Hier liegt die Straßenhöhe ca. 6—7 m über Seinespiegel.

Die ungehemmte und übersichtliche Fahrt der Schiffe ist auf Kanälen bei ausreichendem Wasser- und Brückenprofil, bei Anlegung nur schwacher Krümmungen usw., sowie bei geringer Wasserbewegung im allgemeinen gewahrt. Dagegen kommen auf Flüssen noch die klare Bezeichnung der Fahrstraße bei Hoch- und Niedrigwasser, die Eisbeseitigung usw., aber auch bei Brücken die B e a c h t u n g d e s S t r o m s t r i c h e s i n B e t r a c h t. Dieser ist meist die natürliche Bahn der Schiffsbewegung, sodaß sich jedes stromabschwimmende Fahrzeug von selbst darauf einstellt und der Schiffer ihm verständlicherweise zustrebt. Der Kahn wird ohne weiteres, besonders bei Hochwasser, hineingerissen und es mag dem Führer nicht immer leicht sein, dann seinen Kurs mit dem Steuer zu halten. Auch zeigt sich meistens schon beim Eistreiben, wo die stärkste Strömung im Flusse verläuft.

Der Stromstrich liegt keinesfalls immer in der Mitte zwischen beiden Ufern, sondern in der Linie der herrschenden Strömung des Wasserlaufs; auch pendelt er, je nach Regulierungszustand des Flusses, oft von einer auf die andere Seite. Durch Hochwasser, Eisversetzungen und Verlagerung des Bettes bedingt, bei Ebbe- und Flut-Bewegung, vor allem in Krümmungen des Flußlaufs, zieht der Strom am konkaven Ufer entlang, wo das Bett am tiefsten wird, oft durch deren Eigentümlichkeiten, durch Ausbuchtungen, durch Seen, Zuflüsse, ferner durch die Bebauung der durchflossenen Stadt in der Lage beeinflußt und festgelegt.

Wenn nun an solchen Stellen eine Regulierung keine Aenderung schaffen kann, so wird meistens an der Krümmung die größte Tiefe und Strömung sein, der sich ein Kahn nur schwer entziehen kann. Soll nun an einer solchen in der Krümmung liegenden einseitig vertieften Strecke des Flusses, z. B. in oder an einer Stadt, eine Straße oder eine Bahn übergeführt werden, so dürften bei der Gesamtanlage des Brückenbauwerks nicht nur wie üblich die Ansprüche der Vorflut, der Abführung von Eisgang und Hochwasser, sowie einer wirtschaftlichen und gefälligen Gestaltung, sondern auch die speziellen Interessen des Schiffsverkehrs gewahrt werden. Es müssen also der natürlichen Führung der maßgebenden Strömung entsprechend die Bemessung und Verteilung der Gesamtstützweise z. B. die Pfeilerstellung gewählt werden. Ueberdies ist diese Rücksicht auch für die Lage und Weite von Schiffsdurchlässen in Lehrgerüsten des Brückenbaues von Bedeutung.

Es empfiehlt sich dann, entweder die ganze Flußbreite, falls nicht zu groß, in einer Oeffnung zu überspannen, oder bei der durch wirtschaftliche Rücksichten gegebenen Anordnung mehrerer Oeffnungen diese so aufzuteilen, daß neben der Vorflut die Schiffsbewegung frei, übersichtlich und gesichert erscheint. Dann wird im Gegensatz zu einer Brücke über eine gerade Flußstrecke gegebenenfalls eine unsymmetrische Aufteilung nach verkehrstechnischen Rücksichten, gegebenenfalls unter Hintenansetzung finanzieller Belange, geboten sein. Es dürfen aus rein ästhetischen Gesichtspunkten heraus nicht 2, 3 oder 4 Oeffnungen geschaffen werden, bei denen die Pfeilerstellung im Strom ein schwieriges und gefahrvolles Passieren der Schiffe nicht ausschließt, oder sogar ein Anrennen derselben am Pfeiler leicht möglich ist. Selbstverständlich ist bei einem Brückenbau, vor allem wenn er von wenig leistungsfähigen Kreisen und Gemeinden ausgeführt werden muß, die Finanzierung des Neubaues eine Hauptsache, aber es dürfen dabei die anderen sehr wichtigen öffentlichen Interessen nicht darunter leiden. Je größer die Oeffnung, um so weniger Aufwand von Geldmitteln, Zeitversäumnis und Gefahr infolge des Baues der Mittelpfeiler, um so wirkungsvoller und würdiger die Erscheinung, um so mehr Raum und Uebersicht für Hochwasser, Eisgang und Schiffahrt, aber um so teurer vielleicht der Bau. Die Aufteilung in 2 gleiche Oeffnungen pflegt im allgemeinen bei schiffbaren Flüssen nicht am Platze zu sein.

Wollte man z. B. an einer Stelle im Unterlaufe der Oder — der Elbe — bei ca. 140—160 m Breite des Mittelwasserbettes und in einer Krümmung — statt einer, vielleicht zu kostspieligen, Oeffnung drei Oeffnungen wählen (eine große Mittelöffnung und zwei kleine Seitenöffnungen), die sonst den vorfluttechnischen, ästhetischen und wirtschaftlichen Interessen genügt, so würde vielleicht gerade ein Mittelpfeiler in der Strömungslinie zu stehen kommen und somit immer ein Anlaß zur Schiffahrtgefährdung, zum schwierigen Passieren der Brücke sein.

Es liegt hier also der Fall vor, wo man unter allen Umständen den normalen Rücksichten nicht entsprechen darf. Es empfiehlt sich dann eine große Oeffnung über das Hauptströmungsbett zu spannen und g. F. ein oder zwei kleine Oeffnungen anzuschließen. Das bei solcher Anordnung entstehende Brückenbild würde manchem im ersten Augenblick nicht gefallen, weil die Verteilung über dem Fluß nicht verständlich erscheint. Bei näherer Betrach-

tung würde das Heraustreten einer großen Oeffnung wohl doch auf einen bestimmten Zweck der Flußbenutzung schließen lassen, sodaß auch diese Form dem wirklich einsichtigen und interessierten Beobachter verständlich erscheint, zumal wenn reger Schiffsverkehr, die Bewegung von Hochwasser oder schwerer Eisgang unmittelbar darauf hindeuten.

Jedenfalls dürften die ästhetischen Forderungen des Städtebauers bezüglich Rücksicht auf das Stadtbild, die Umgebung, die Symmetrie und Harmonie der Anlage usw. hier nicht in den Vordergrund treten, weil überwiegende Interessen des allgemeinen Wohls, d. h. in diesem Fall von Vorflut und Verkehr im Strom ausschlaggebend sein müssen.

Es braucht die nach solchen Gesichtspunkten geschaffene Brückenanlage keineswegs eines guten Gesamteindrucks zu entraten; ihre von der normalen Gestaltung abweichende Form muß nur durch äußere Merkmale des Geländes, des Flußlaufes und der Umgebung dem Beschauer verständlich sein, in sich nach Zweck und Natur organisch, sowie einheitlich und geschlossen aufgebaut und entwickelt sein. Wird vom Bauwerke der Eindruck erweckt, daß man ein sonst bekanntes Brückenbild in dazu nicht passende Verhältnisse sozusagen hineingepreßt hat, so erscheint die Anlage gekünstelt und unwahr, aber wirklich nicht kunstgerecht.

Wer bei solchen Entwürfen nicht das volle Verständnis für das Leben eines Flusses, für die Entwicklung und Bedeutung des Verkehrs, keinen geschulten Formensinn für das Bauwerk mitbringt, sollte besser zurückstehen. Wenn man solche Brückenanlagen nicht zugleich vom Standpunkt des Wasserbauers und Verkehrstechnikers betrachtet, kann keine vollwertige und einheitliche Arbeit geleistet werden. Die Zusammenarbeit mit einem Architekten bleibt dem führenden Ingenieur ja immer unbenommen.

Die Verwendung von Flußeisen oder von modernem Baustahl gestattet große Oeffnungen auf schmalen Pfeilern wirtschaftlich, gefällig und mit geringer Bauhöhe zu überspannen; man soll deshalb auf mitteldeutschen Strömen möglichst geräumige Oeffnungen schaffen, in denen die Vorflut und die durch Strömung und Bettveränderung beeinflußte Schiffahrt die ihnen zukommende Freiheit genießen können. Es wäre m. E. kurzsichtig und verkehrsfeindlich, den Brückenbau zu sehr nach der Neubausumme zu bemessen und z. B. kleine mit den oft wenig schönen hochragenden Eisenbeton-Bögen überspannte Oeffnungen zu wählen, die wegen wirtschaftlicher Aufteilung und wegen geringer Unterhaltung des Baustoffes zunächst kleine Finanzlasten verursachen, nach einigen Jahren aber wegen Beschränkung der Verkehrsfreiheit neu umgebaut werden müssen. Ueberdies kann die oft unerwartet schwierige und kostspielige Gründung von Strompfeilern im tiefen Wasser den Bau doch recht unwirtschaftlich machen und die Neubausumme gegen den Anschlag unangenehm erhöhen.

Der vorgetragene Gedanke, einem Brückenbau über gekrümmte Flußstrecken mit einseitigem Stromstrich unter allen Umständen eine den Verkehrsansprüchen angepaßte und doch gefällige Gestaltung zu geben, ist in den nachstehenden Abb. 1—5 beliebig gewählter Trägerformen grundsätzlich kurz veranschaulicht. Es handele sich z. B. um die Ueberführung eines leichten Straßenverkehrs über eine Stromstrecke von ca. 130—160 m Breite, ca. 8—10 m Größttiefe des Mittelwasserbettes, mit 3 m Wasserstandsschwankung, sowie mit größerer Tiefe und einseitigem Stromstrich an einem Ufer.

In diesem Falle kann man — wenn Tragwerke unter der Fahrbahn wegen Einschränkung der Bauhöhe ausgeschaltet werden müssen — eine Anordnung mit 3 Oeffnungen wählen (wie in Abb. 1 und 2 dargestellt), weil sie

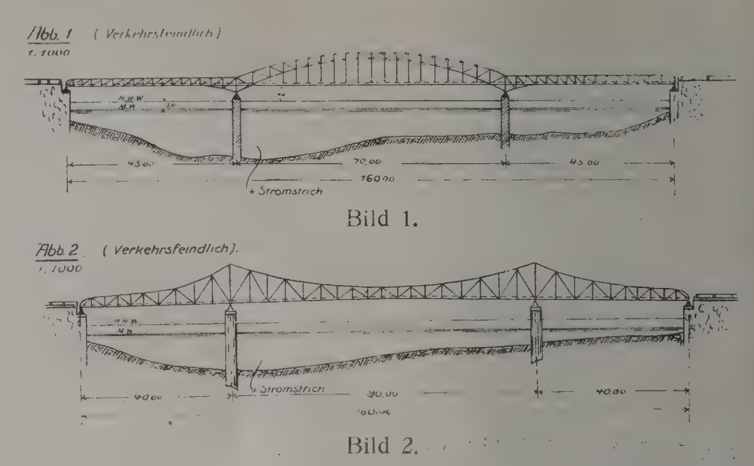


Bild 1.

Bild 2.

im allgemeinen, vor allem dem Laien, wegen Symmetrie und Wirtschaftlichkeit zunächst am vorteilhaftesten erscheint; man würde aber nach Vorstehendem, um den Stromstrich durch Pfeiler nicht zu verbauen, zweckmäßiger den ganzen Strom in einer Oeffnung überspannen, wie in Abb. 3 und 4 dargestellt, oder unter besonderer Berücksichtigung des

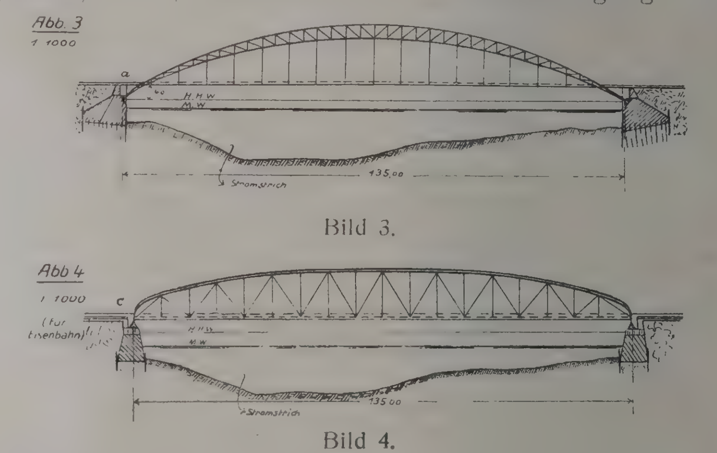


Bild 3.

Bild 4.

Stromstrichs im Interesse eines ungefährdeten und übersichtlichen Schiffsverkehrs eine Hauptöffnung und eine kleine Nebenöffnung anwenden, wie Abb. 5 zeigt. Es

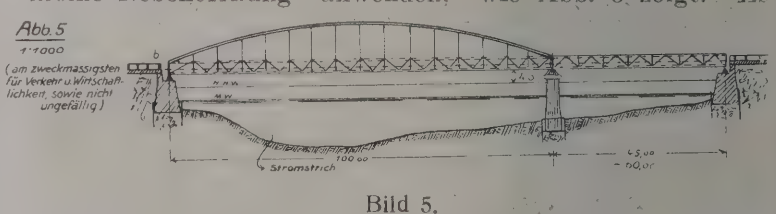


Bild 5.

dürfte m. E. keinem Zweifel unterliegen, daß man aus wasserbau- und verkehrstechnischen Rücksichten weitschauend den ganzen Strom in einer großen, auch wirkungsvollen Oeffnung, oder — vielleicht wirtschaftlicher und besser — die ganze Weite in eine Hauptströmungsöffnung und in eine Nebenöffnung einteilen muß, wobei der eine Strompfeiler in flacherem Wasser erbaut werden kann.

Die Entwurfsleitung soll — nach meinen Erfahrungen über Schiffs-Unfälle und -Kollisionen — sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß die freie Schiffahrt sich nach der Brücke richten möge — was trotz aller Verordnungen praktisch sehr schwer sein kann —, sondern ihre Brücke dem unter natürlichem Zwang sich vollziehenden Schiffsverkehr anpassen.

Für eine große Oeffnung spricht bei der genannten Strombreite und Bettform erfahrungsgemäß auch der Fortfall der hier recht tief zu gründenden, teuren Strompfeiler.

Für den Ausbau der Wasserstraßen ist schon viel getan in zielbewußter und weitsichtiger Förderung des Schiffsverkehrs, den Deutschland auch in Zukunft nicht

entbehren kann. Möge diese die Erfüllung weiterer Hoffnungen und Wünsche der Binnenschiffahrt bringen, soweit der Zeiten Not es zuläßt, mögen auch die vorstehenden Ausführungen als ein kleiner Beitrag zur Anregung bei den geplanten Ausbauplänen freundlich aufgenommen werden.

Binnenumschlagtarife.

Von Direktor O. Tillich (Kohlenkontor), Mülheim-Ruhr.

Vortrag, gehalten am 28. November 1924 auf dem vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln veranstalteten Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt und Hafenumschlagwesen.

(Schluß aus Heft 2.)

Rhein- und Main-Güterschiffahrt.

Große Gefahren drohen der Binnenschiffahrt durch die Seehafenausnahmetarife. Nach der Richtung sind alle Güter gefährdet. Ich komme hier nunmehr auf die Güterschiffahrt auf dem Rhein und Main zu sprechen, welche sich mit der Verfrachtung aller Güter befaßt, die von der Eisenbahn in den Güterklassen A bis D aufgeführt sind. Diese Güterschiffahrt leidet erstens noch heute in vollem Umfange unter den wirtschaftlichen Verschiebungen, die das neue Staffelsystem der Eisenbahn geschaffen hat. Hier ist überhaupt noch nichts geschehen. Hinzu kommt — und zwar für die deutsche Binnenschiffahrt allgemein — als Zweites die Schädigung durch die Seehafenausnahmetarife und als Drittes besonders für die Güterschiffahrt auf dem Rhein die Bestimmung des Versailler Vertrages betreffend die Uebertragung dieser Seehafenausnahmetarife auf die ausländischen Nordseehäfen. Es ist dringend geworden, daß für die allgemeinen Güterverfrachtungen etwas Durchgreifendes geschieht.

Den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen von Belgien und Holland dürfte auf die Dauer durch die Erweiterung der oberrheinischen Umschlagtarife auf die Klassen A bis D besser gedient sein, als durch die Uebertragung der Seehafenausnahmetarife auf ihre Nordseehäfen!

Für die allgemeinen Güter liegen die Tarifverhältnisse im übrigen weniger übersichtlich als für Brennstoffe. Maßgebend ist die Umgestaltung der Gütereinteilung, wie sie am 1. Dezember 1920 durch Schaffung der neuen Wagenladungsklassen A bis E eingeführt und seither beibehalten wurde. Eine am 1. Januar 1923 erfolgte Erweiterung durch Einschaltung einer neuen Tarifklasse B und Umbenennung der verbleibenden Klassen in C bis F hat im Wesen nichts daran geändert. Während vorher die Frachtsatzbildung auf Grund fester, unveränderlicher tonnenkilometrischer Einheitssätze erfolgte, ohne Rücksicht auf die Entfernung, wurden ab 1. Dezember 1920 gestaffelte tonnenkilometrische Einheitssätze eingeführt, die bei den Anfangsentfernungen nicht unerheblich über dem bisherigen Durchschnitt lagen, mit zunehmender Entfernung jedoch stark abfielen.

Alle Wagenladungsklassen A bis F weisen 10 Stufen von je 100 km auf und fallen bis 900 km im Frachtsatz ab. Ihre sogenannte vertikale Staffelung bewegt sich bei allen Klassen ungefähr gleich; die erste Stufe mit 100% gerechnet bis auf etwa 10% in der letzten Stufe über 900 km. Die horizontale Staffelung, d. h. die Staffelung der einzelnen Güterklassen untereinander, bewegte sich 1914 zwischen 6 Pfg. und 2,2 Pfg. und senkt sich jetzt von Klasse A, als 100% angesetzt, bis Klasse F auf 23.5%. Die Abfertigungsgebühr geht von 20 Pfg. für Klasse A auf 10 Pfg. für Klasse F für 100 kg herab.

Als Folge ergibt sich hieraus eine erhebliche Begünstigung der längeren und eine Mehrbelastung der kurzen Bahnstrecken, zwei Umstände, die einzeln und vereint schädigend auf die Güterbinnenschiffahrt wirken, die mit ihren Durchfrachten für den ganzen, meist kombinierten Transportweg (Bahn—Wasser—Bahn) gegen die direkte Bahnfracht bestehen und sie noch unterbieten muß.

Deshalb haben die Bemühungen der Güterbinnenschiffahrt diese Schädigungen abzuwenden oder durch tarifarische Maßnahmen irgendwie auszugleichen, sofort bei Bekanntwerden der Annahme des Staffeltarifs eingesetzt und seitdem nicht mehr geruht. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, süddeutsche und rheinische Handelskammern, Industrieverbände und ähnliche Körperschaften haben sich in vielfachen Eingaben an das Verkehrsministerium mit der Frage befaßt. Nach längeren Verhandlungen erschien eine Vorlage des Reichsverkehrsministeriums am 12. Januar 1923; sie kam aber für die Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen zu einer Ablehnung und empfahl, die weitere Entwicklung abzuwarten. Ruhreinbruch und passiver Widerstand hemmten im späteren Verlauf die Verkehrsentfaltung. Die anschließende Inflationsperiode mit fast täglich sich ändernden Frachten machte es den Interessenten unmöglich, die ständig wechselnden Wettbewerbsmöglichkeiten der Güterschiffahrt gegen die Bahn ziffernmäßig zu erfassen und als Grundlage für die Tarifnotwendigkeiten zu verwerten.

Seehafen-Ausnahmetarife.

In diese Zeit erzwungener Verkehrsstille, als die Rheinschiffahrt im Rahmen des passiven Widerstandes von Rheinland und Westfalen vollkommen stillag, fiel der neue Vorstoß der Bahn gegen die Binnengüterschiffahrt, der unter dem Drucke der deutschen Nordseehäfen unternommen wurde und die Schaffung von Seehafen-Ausnahmetarifen zum Ziel hatte, welche dann auch 1924 in rascher Folge eingeführt wurden. Die Lage wurde dadurch noch schlechter, denn diese Seehafenausnahmetarife, zu denen auch noch Durchfuhrtarife in großer Zahl hinzutraten, griffen hauptsächlich in ein Arbeitsgebiet ein, das sich die Binnenschiffahrt in historischer Entwicklung geschaffen hatte.

Durch das jetzt herrschende Tarifsystem der Bahn ist neben der Elbe wohl am härtesten der Rhein—Main getroffen, fühlt er sich doch von seinem natürlichen Hinterlande (Württemberg, Bayern, Schweiz) infolge der Verbilligung des Bahntransportes von und nach den deutschen Seehäfen in steigendem Maße verdrängt und durch die eintretende Abwanderung wichtiger Verkehre bedroht, nicht nur in seinen Schiffahrts-Interessen, sondern auch durch die in weiterer Folge einsetzende Lahmlegung der Umschlagsbetriebe und der am Wasserbezug interessierten Industrien.

Zur Rechtfertigung der Seehafenausnahmetarife wurden hauptsächlich patriotische Gründe angeführt, weil die Stärkung der deutschen Seehäfen nationale Pflicht sei. Die Erhaltung der deutschen Rheinschiffahrt, welche die der Binnenschiffahrt auferlegten Lasten des Friedensvertrages fast allein tragen mußte, ist aber nicht weniger nationale Pflicht. Der Um

stand, daß die Seehäfen des Rheins im Auslande liegen. darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß es tatsächlich deutsche Interessen sind, die durch eine gegen jene Häfen gerichtete Bahntarifpolitik in erster Reihe verletzt werden und die Belange großer süddeutscher Hafen- und Industrieplätze dürfen nicht zurückstehen gegen Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin und Danzig. Das Gefühl der Zurücksetzung besteht bei den süddeutschen Interessenten in Schiffahrts- und Verbraucherkreisen. Wenn man betrachtet, wie die Binnenschiffahrt in Bezug auf Eisenbahntarife behandelt wird, so erscheint die überaus schnelle Folge von Ein-, Aus- und Durchfuhrtarifen, deren sich die Seehäfen durch die Freigebigkeit der Eisenbahn erfreuen, uns, die wir unbeteiligt zuschauen dürfen, wie ein wunderbarer warmer Mairegen, welcher auf unsere Seehäfen niedergegangen ist! Sind doch in der Zeit vom 1. Februar bis 1. September 1924 nicht weniger als 71 solcher Tarife zugunsten der Seehäfen von der Eisenbahn genehmigt worden! z. B. kostet Bier auf der Strecke Pilsen—Mainz-Hafen ℳ: 4,73 für 100 kg bei einer Entfernung von 512 km, die 664 km lange Strecke Pilsen—Hamburg kostet dagegen auf Grund des AT 43 nur ℳ: 4.07. Das unter diesen Umständen der Rhein diesen ehemaligen Exportverkehr an Hamburg verloren hat, bedarf wohl keines Wortes.

Daß schließlich auch der Verkehr vom Rhein zur Donau beim Fehlen der früheren Umschlagstarife ausgeschaltet ist, zeigt sich in folgendem Beispiel: Auf Grund des AT 14a kosteten im Frieden 100 kg Reis von Gustavsburg nach Regensburg—Donaulände ℳ: 1.07. Diese 363 km lange Entfernung stellt sich heute mangels Sondertarifs auf ℳ: 2.77. Für die 697 km betragende Strecke Hamburg—Regensburg kostet die Fracht nur ℳ: 2.43, der hier geltende AT 47 ermöglicht es der Reichsbahn also, eine um 334 km weitere Strecke um 34 Pfg. billiger zu fahren!

Unter Berufung auf die Bestimmung des Versailler Vertrages werden jetzt von Belgien derartige Forderungen auf Gleichstellung im Bahnverkehr erhoben. Auch Holland verlangt diese Gleichstellung für seine Häfen.

Sehr viel berechtigter als die einseitige tarifarische Bevorzugung der deutschen Seehäfen erscheint die von der Eisenbahn bei der Begründung ihrer Staffelpolitik betonte Rücksichtnahme auf die binnenländische, insbesondere die weit von der Küste entfernt liegende Industrie, die zur Erhaltung ihrer Ausfuhrfähigkeit auf dem Weltmarkte sowohl beim Bezug der von ihr benötigten ausländischen Rohstoffe, als auch bei der Ausfuhr ihrer Fertigfabrikate, der Unterstützung durch frachtliche Erleichterung bedarf. — Den Lebensinteressen dieser gefährdeten Industrie läuft es aber zuwider, wenn eine solche Unterstützung sie ausschließlich an den Bahnweg fesselt und ihr den sonst bevorzugten zweiten Weg, den kombinierten Bahn- und Wasserweg für Bezug und Absatz tarifarisch versperrt. Will die Bahn gesunde Verkehrspolitik treiben und will sie Rücksicht auf die binnenländische Industrie nehmen, dann muß sie dem Wareneigner wieder beide Transportwege wahlfrei zur Benutzung offen lassen. Dahin zielen die neuerdings mit den Bahnverwaltungen wieder aufgenommenen Verhandlungen der Binnenschiffahrtsinteressenten, deren Einzelanträge zurzeit der Nachprüfung unterliegen. Grundsätzlich muß gefordert werden, daß für jeden Seehafenausnahmetarif, der auf Binnenumschlaghäfen verkehrsabziehend wirkt, eine sinngemäße Anpassung auf jene Binnenumschlaghäfen geschaffen wird, deren angestammte Verkehre der Seehaftenausnahmetarif bedroht.

Dabei ist es aber notwendig, daß die Reichsbahn den im Oktober bei einer Besprechung in Köln vertretenen Standpunkt aufgibt, daß die Gebiete der Tschechei und Oesterreichs in Zukunft keinesfalls mehr als Hinterländer der Oberrhein- und Mainhäfen anerkannt werden könnten. Zu einem derartigen Eingriff in das historisch Gewordene aus tarifpolitischen Erwägungen muß der Reichsbahn die Berechtigung unter allen Umständen abgesprochen werden, ihre Pflicht ist es vielmehr, durch tarifpolitische Maßnahmen ausgleichend zu wirken. Hat sie diese Absicht, dann kann sie an der Tatsache nicht achtlos vorübergehen, daß die Rhein- und Mainhäfen früher ihre Sondertarife für den Umschlag mit Bayern und Oesterreich und im Donau-Rhein-Main-Verkehre hatten. Diese sind jetzt nicht nur aufgehoben, sondern der früher bestandene lebhafte Umschlagsverkehr zwischen den Rhein- und Mainhäfen mit Mittel- und Süddeutschland, mit Oesterreich und mit den Donauländern ist infolge der konkurrierenden Seehafen-Ausnahmetarife überhaupt vom Rheine verschwunden. Seine derzeitige Unfähigkeit zum Wettbewerbe zeigt sich z. B. bei einem Frachtvergleiche bei dem für den Export wichtigen Artikel „Spielwaren“. Auf Grund des im Frieden gültigen Binnenumschlagstarifs stellte sich die Fracht Fürth—Gustavsburg (253 km) auf ℳ: 1.13 für 100 kg, die gleiche Strecke kostet heute mangels Sondertarif fast das Dreifache, nämlich ℳ: 3,32. und die Lieferung fob Rotterdam muß man heute mit ℳ: 5.83 annehmen, während sich die Lieferungskosten fob Hamburg bei einem 627 km langen Schienenweg auf ℳ: 5.07 stellen, weil für die Strecke Fürth—Hamburg der Seehafen-Ausnahmetarif 33 in Kraft ist.

Im Verkehre mit Oesterreich und seinen Nachfolgestaaten zeigt sich das Fehlen des ehemaligen Umschlagstarifs ebenfalls durch das Ausbleiben früherer starker Verkehre. Dabei zeigt es sich, daß die Reichsbahn auf den Strecken, für die Seehafen-Ausnahmetarife bestehen, zu ganz wesentlich billigeren Frachten als sonst fahren kann. Kosten doch z. B. 10 000 kg Münchener Bier, das zum Export bestimmt ist, auf der 809 km langen Strecke von München nach Hamburg auf Grund der Ausnahmefracht ℳ: 425.—, auf der nur 367 km betragenden Strecke München—Aschaffenburg-Hafen, wo das Bier natürlicherweise zum Export auf den Wasserweg umgeschlagen werden müßte, stellt sich die Bahnfracht aber mangels eines Sondertarifs auf ℳ: 376.—. Die Reichsbahn fährt also die um 442 km weitere Strecke nach Hamburg für ganze ℳ: 49.—!

Ich neige zu der Annahme, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihrer Abneigung, die berechtigten Ansprüche der Binnenschiffahrt auf ausgleichende Umschlagtarife anzuerkennen, nicht berücksichtigt, daß sie durch günstige Binnenumschlagtarife zum Wasserweg oder vom Wasserweg erhebliche Mengen wieder zur Beförderung erhalten würde, die sie früher, beispielsweise ab Umschlagplatz Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim usw., auf dem Bahnwege gefahren hat. Die Rhein-See-Häfen Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam brachten beispielsweise Mengen rheinaufwärts nach Mannheim, die die Eisenbahn von da aus nach der Schweiz weiter transportierte. Fallen die günstigen Verkehrsbeziehungen im Binnenschiffahrtswege durch Schuld der Eisenbahn fort, so gehen diese Güter mit billigen belgischen und französischen Eisenbahnfrachten von den Seehäfen, ohne Deutschland zu berühren, nach der Schweiz. Ferner sind die Mittelmeerhäfen zu beachten. Was den Mittelmeerhäfen durch günstige Binnenumschlagtarife in Deutschland entzogen werden kann, kommt auch der Reichbahn-Gesellschaft transportlich zugute.

Elbe.

Die Schädigungen, die die Einführung des Staffeltarifsystems mit sich brachten, wirkten sich an der Elbe in besonders starkem Maße aus. Auch die Elbe sieht sich, ähnlich wie der Rhein, dem Schienenwege als dem überlegenen Wettbewerber gegenüber; der parallele Lauf des Schienenweges macht der Schiffahrt schwere Konkurrenz.

Auf der Elbe geht der weitaus größte Teil der Güter im gebrochenen Verkehr und bedarf der ein- oder zweimaligen Umladung, ehe er seinen Bestimmungsort erreicht. Die unverhältnismäßig hohe Belastung der nahen Entfernung minderte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt, die schon ohnehin in der Inflationszeit durch die Tarifpolitik der Eisenbahn schwer geschädigt war, weiter stark herab und zwang nach einer Abhilfe zu suchen. Die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt in Magdeburg hat im Kampf um die Einführung von Binnenumschlagtarifen zusammen mit den übrigen Stromgebieten in der vordersten Linie gestanden. Für das Elbegebiet wurde die Reichsbahndirektion in Dresden mit der Führung der Verhandlungen beauftragt. Derselben wurden von seiten der Arbeitsgemeinschaft in verschiedenen Eingaben die Forderungen der Binnenschiffahrt in vollständig ausgearbeiteter Weise unterbreitet. Die Reichsbahndirektion in Dresden verhielt sich bisher aber stets ausweichend.

Bei der Einführung von Binnenumschlagtarifen sind im Elbegebiet 10 Häfen zu berücksichtigen, die zwischen 328 und 565 km von Hamburg entfernt liegen. Die Umschlagtarife müssen entsprechend dem Aufbau der Elbeschiffahrt auf den Verkehr mit Hamburg zugeschnitten sein. Die Anträge der Arbeitsgemeinschaft erstrecken sich auf alle Güter der Klassen E und F sowie auf die Ausdehnung der Seehafen- und Durchfuhrausnahmetarife auf die Elbeumschlagplätze. Von der zuständigen Reichsbahndirektion Dresden ist die Zusammenfassung der 10 Häfen in drei Gruppen vorgeschlagen worden. Die Ermäßigung soll sich nur auf die ersten 100 km Bahnfracht erstrecken, für die darüber hinaus gehenden Entfernungen sollen anschließend die normalen Streckensätze in Anrechnung gebracht werden. Infolgedessen verflüchtigt sich bei größeren Entfernungen die Wirkung der Binnenumschlagtarife von selbst und es ist nicht zu befürchten, daß dadurch die Interessen anderer Stromgebiete geschädigt werden. Für die Gruppe I Magdeburg, Schönebeck, Bary, Wallwitzhafen, Aken soll der Streckensatz von 301—400 km als Zu- und Ablauftarif für die ersten 100 km gelten, für die Gruppe II Wittenberg, Torgau, Halle soll der Streckensatz von 401—500 km und für die Gruppe III Riesa, Dresden derjenige von 501 bis 600 km zur Anwendung gelangen.

Westdeutsche Kanäle.

Das westdeutsche Kanalgebiet hat ebenso wie die anderen Schiffahrtsgebiete unter Einführung des Staffeltarifs zu leiden, deshalb werden von der berufenen Vertretung, dem Schiffahrts-Verein für die westdeutschen Kanäle e. V., Dortmund, auch hier Umschlagtarife, insbesondere zum Ausgleich der erhöhten Vor- und Nachfracht, gefordert. Es geht ein wesentlicher Teil des auf den Wasserweg gehörigen Massenguts auf dem Bahnweg parallel zum Kanal zu seinem Bestimmungsort, weil die hohe Vor- und Nachfracht die Wirtschaftlichkeit des Wasserweges einschränkt. Dazu kommt, daß die infolge der nur zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 4 bis 5 km die langsamere Beförderung auf dem Kanal dessen Wettbewerbsfähigkeit weiter einschränkt. So kämpfen beispielsweise die Häfen Hannover und Frankfurt um die Kalisalze von gewissen Kaliwerken; denn der längere Bahnweg nach Frankfurt wird dadurch z. T. ausgeglichen, daß das Kali mit der Bahn über Frankfurt dort schneller in den Rheinkahn kommt, als über Hannover und den Kanal, wo die Ladung wegen der geringen Eignung vieler Kanalschiffe für die Rheinschiffahrt erst in Duisburg in einen Rheinkahn umgeschlagen werden muß. Diese größere Zeitspanne, für die der Rheinkahn im voraus angemietet werden muß, verteuert die Rheinfracht zu Ungunsten des Wegs über Hannover. Das Kanalgebiet fordert deshalb, daß Massengüter, wie Salze, Kali, Erze, Kohle, Zement zu verbilligten Sätzen von der Bahn an den Umschlagplatz gebracht werden.

Als besonders dringlich fordert die Kanalschiffahrt den Erlaß geeigneter Tarifmaßnahmen der Reichsbahn zur Belebung des Verkehrs auf dem Rhein-Hannover-Kanal, indem man erklärt, alle Zugeständnisse der Wasserstraßenabteilung bezüglich Kanalabgaben und Schlepplöhnen sowie die genaueste Frachtkalkulation der Reedereien könne keine der Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsstraße einigermaßen entsprechende Belebung des Verkehrs bewirken, solange mit der Strecke Hannover—Magdeburg—Berlin die Verbindung zwischen dem westdeutschen und dem mitteldeutschen Wasserstraßennetz fehle. Mit Ausnahme kurzer und nur ausnahmsweise eintretender Konjunkturperioden liege ein großzügig ausgebautes Verkehrsmittel so gut wie brach, zu einer Zeit, wo es der äußersten Anspannung und Ausnutzung aller Kräfte des Wirtschaftslebens bedürfe.

Sie erklärt, die Möglichkeit, den Rhein-Hannover-Kanal seiner Zweckbestimmung zuzuführen, läge in der Schaffung eines Wasserumschlagtarifs von und nach Hannover. Ein Wasserumschlagtarif, der sich bis Berlin erstreckte und das Einflußgebiet des geplanten Mittellandkanals umfaßte, würde das Frachtgut dem Rhein-Hannover-Kanal zuführen, das man für den Mittellandkanal erwartet, nämlich: Steinkohle, Koks, Roheisen, Formeisen, Düngemittel, Steine, Zement und Kalk nach dem Osten und Getreide und andere land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Kali und andere nach dem Westen.

Neben diesem positiven Interesse an der Schaffung von besonderen Umschlagtarifen für das Kanalgebiet betont die Kanalschiffahrt auch ein negatives Interesse an der Schaffung von Umschlagtarifen für die Nachbarstromgebiete, weil sie befürchtet, daß dadurch die Transporte parallel dem Kanal auf der Bahn zum Rhein- oder Elbeumschlagplatz abwandern.

Es ist interessant, in diesem einen Punkte eine Interessenkreuzung zwischen den Häfen des Niederrheins und dem westdeutschen Kanalgebiet festzustellen. Das Kanalgebiet fürchtet hier einen empfindlichen Verlust für sich, wenn Belgien und Holland Seehafentarife erhält und wenn daraufhin die Bestrebungen der Rheinschiffahrt, ein Aequivalent für diese belgischen und holländischen Seehafentarife durch Einführung entsprechender Tarife für die niederrheinischen Häfen zu erlangen, Erfolg haben sollten, weil dann das Gut durch billige Zulauftarife auf dem Bahnweg statt auf dem Kanal zum Rhein verladen würde. Eine andauernde oder einschneidende Verschiebung der Verkehrsbeziehungen halte ich nicht für wahrscheinlich.

Die Kanalschiffahrt knüpft an die eventuelle Schaffung von Umschlagtarifen für den Mittel- und Niederrhein und das Kanalgebiet die beiden Bedingungen: Beschränkung auf Entfernungen von etwa 100 km und Beschränkung der Gültigkeit zum nächst gelegenen Wasserumschlagplatz.

Oder.

Auf der Oder liegen die Verhältnisse so wie auf dem Rhein und der Elbe. Die Eisenbahnfracht konkurrenziert die Schiffsfrachten und der Ruf nach Ausgleichfrachten ist bisher ungehört von der Eisenbahnverwaltung verhallt. Auch der Osten des Reiches fühlt sich gegenüber den Seehäfen stiefmütterlich behandelt. Auch die Oderschiffahrt kämpft um die Anerkennung als gleichberechtigter Partner gegenüber der Eisenbahn und bemüht sich bei den maßgebenden Stellen um die Anerkennung des Standpunktes, daß Eisenbahn und Schiffahrt nicht gegeneinander, sondern miteinander arbeiten müssen, daß die Schiffahrt nicht lediglich eine privatwirtschaftliche Einrichtung ist, deren Wohlergehen für das allgemeine Interesse ohne Bedeutung sei.

Die Oderschiffahrt ist hauptsächlich auf Kohlentransporte und Produkte des oberschlesischen Montanbezirks von Cosel-Oderhafen talwärts und auf Erze, Kiese, Phosphate etc. von Stettin bezw. via Elbe von Hamburg bergwärts angewiesen.

Kohlen und Erze genießen auf der Eisenbahn schon immer Ausnahmetarife, gegen welche die Schiffahrt nur sehr schwer ankämpfen konnte, namentlich dann nicht, wenn die Oder nicht vollschiffig war und das ist leider sehr oft der Fall. Erze wurden und werden auch heute noch oft genug in Stettin lediglich zu dem Zwecke eingeladen, um die talwärts eingegangenen Kähne nicht leer wieder aufwärts nach Cosel schleppen zu müssen. Die Kosten des Schleppens wurden dabei vielfach nicht gedeckt, wenngleich die Kahnschiffer für die Einnahme der Erze gar keine oder doch nur eine minimale Anteilfracht (Kahnmiete) bekamen und bekommen.

Die Oderschiffahrt muß also ihren Nutzen im großen und ganzen im Talgeschäft finden, was wieder auf Schwierigkeiten stößt, weil der Fracht, welche der Schiffahrt für Kohle verbleibt, durch die Eisenbahntarife sehr enge Grenzen gezogen sind. So hat die Oderschiffahrt nie recht auf einen grünen Zweig kommen können.

In der Kriegs- und Inflationszeit sind diese Sorgen um die Existenz etwas gemildert worden, weil die Schiffahrtsabteilung und die Konjunkturen einigermaßen ausgleichend gewirkt haben, später ist dann aber die Konkurrenz der Eisenbahn durch die eingeführten Staffeltarife, Ausnahmetarife, Durchfuhrtarife gewaltig in Erscheinung getreten, so daß die Oderschiffahrt mit allen Mitteln Ausgleichtarife dagegen anstreben mußte und anstrebt. Die Oderschiffahrt fordert Ausgleichtarife für Kohle im Talverkehr und für Erze im Bergverkehr, sowie für alle Güter der Eisenbahntarifklassen E und F sowohl im Bergverkehr wie im Talverkehr von und nach den Seehafenplätzen bezw. von und nach Stationen der Elbe in Verbindung mit den Umschlagstellen der oberen Oder — Cosel — Oderhafen, Breslau, Oppeln.

Donau.

Die Donau ist der deutsche Strom, welcher von Westen nach Osten fließt. Die Verhältnisse sind hier anders gelagert, als bei den Südnord fließenden Strömen. Die Donauschiffahrt ist bis heute im deutschen Gebiet nur auf der verhältnismäßig kurzen Strecke von Regensburg bis Passau schiffbar und das Arbeitsfeld der Donau liegt zum überwiegenden Teil im Ausland. Die Donau-Umschlagplätze Regensburg, Deggendorf und Passau stellen, ähnlich wie die Seehäfen, ein Aus- und Einfalltor für den Güterverkehr mit dem Ausland dar.

Die mit Nachdruck betriebenen Bemühungen der Donaureedereien, die Wiedereinführung der früheren norddeutschen und süddeutschen Donau-Umschlagtarife zu erlangen, waren bisher erfolglos. Die Verbandstarife im nord- und süddeutschen Donau-Umschlagverkehr wurden im September 1919 außer Kraft gesetzt.

Seit Anfang ds. Js. werden von der Reichsbahn große Ermäßigungen gewährt für alle Arten Getreide, welches von Uebersee nach Regensburg und Passau kommt, ebenso für alle Transitgüter von Holland über Rhein- und Mainstationen nach den Donauumschlagplätzen. Diese hatten den Zweck, Transporte von großem Umfange, die früher den kürzesten Weg durch Deutschland nahmen, aber infolge der hohen deutschen Bahnfrachten neuerdings auf großen Umwegen um Deutschland herumgeführt wurden, für die Reichsbahn wieder zu gewinnen. Hieraus zieht die Eisenbahn großen Nutzen. Anders liegen die Verhältnisse aber für die deutsche Industrie; sie muß für alle ihre Güter nach Regensburg etc. zum Donauumschlag die hohen Frachtsätze bezahlen, da von norddeutschen und süddeutschen Binnenstationen zur Ausfuhr über Regensburg noch keine besonderen Ausnahmetarife bestehen.

Die Donau tritt der Reichsbahn gegenüber nicht als Wettbewerber, sondern als Zubringer bezw. Abnehmer auf. Zweifellos steckt die Entwicklung der Donau noch in den Anfängen. Einerseits hat die Donau einen schweren Stand durch die deutsch-österreichischen Bahnen, weil sie hier den Wettbewerb mit dem Hauptschienenweg der österreichischen Bundesbahnen aushalten muß, der mit ihr parallel vom Westen nach Osten verläuft. Anderseits berührt die schiffbare Donau aber auf ihrem langen Wege hinter Deutschland und Oesterreich die neuen, nach ihrer Loslösung sich selbständig regenden Donaustaaten: Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien, alles Länder mit ganz verschiedenen Erzeugungs- und Verbrauchsbedingungen, die auf Grund der Reparationsleistungen der deutschen und deutsch-österreichischen Reedereien jetzt sämtlich eigene Donauflotten haben.

In diesem Zusammenhange brauche ich nur an die Kanalisierungspläne von Obermain und Neckar zu erinnern, welche in ihren weit gesteckten Zielen die Verbindung mit der Donau anstreben. Das vollwertige Verbindungsstück zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer bezw. dem Mittelmeer fehlt noch. Ein Kanalprojekt vom Schwarzen Meer zum Kaspischen Meer eröffnet den Ausblick auf weitere gewaltige Verkehrsprobleme. Wenn es heute vielleicht phantastisch erscheint, davon zu sprechen, daß Regensburg einmal das „Mannheim“ der Donau werden könne, so sind zweifellos für die Donau im Zuge des Schiffsweges Rhein-Main-Donau sehr beachtenswerte Grundlagen zu einer großen Entwicklung vorhanden.

Heute führt die Donau der Eisenbahn im Bergverkehr bedeutende Transporte von Bodenfrüchten, Mehl, Holz, Petroleumprodukten usw. zu, während sie als Abnehmer zu niedrigsten Frachtsätzen in erster Linie doch dazu bestimmt sein soll, neben den über die Seehäfen und die westlichen Grenzen im Durchgangsverkehr durch Deutschland hereinkommenden Gütern die Erzeugnisse der deutschen Wirtschaft von der Bahn abzunehmen und sie talwärts den Bestimmungsländern zuzuführen. Wohl sind mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der vorbezeichneten Aufgaben die bayerischen Donau-Umschlagplätze bereits in eine Reihe von Transittarifen einbezogen worden, aber der entscheidende Schritt, nämlich die Schaffung von Binnenumschlagtarifen, ist noch nicht getan.

Die Schaffung von Binnenumschlagtarifen für den Donauverkehr würde, soweit die Handelsbeziehungen mit dem nahen „Osten“ in Betracht kommen, nicht nur den beteiligten Donaureedereien, sondern auch der deutschen Industrie wesentliche Vorteile im Konkurrenzkampf auf den sicherlich sehr aufnahmefähigen Märkten der jungen Donauanliegerstaaten bringen, also auch der deutschen Reichsbahn neue Beförderungsmengen zuführen.

Der Mangel von Rhein-Main-Donau-Umschlagtarifen für die Hauptartikel des Durchfuhrausnahmetarifs D 24 führt z. B. zu der völlig absurden Erscheinung, daß in diesem Jahre Getreide und Hülsenfrüchte von Ungarn und Jugoslawien nach Rotterdam nicht donaubergwärts gehend über Regensburg umgeschlagen wurden, sondern auf dem Donauwege über Braila und von hier per Seeschiff nach Rotterdam zur Verschiffung gelangten, um von hier wiederum per Rheinschiff bis herauf nach Frankfurt verladen zu werden. Eisentransporte, insbesondere Bohrröhren aus dem rheinisch-westfälischen Gebiet nach dem rumänischen Petroleum-Distrikt Ploesti gehen nach Rotterdam, von hier nach Konstanza oder Braila und von dort per Bahn nach ihrem Bestimmungsort.

Der Ausnahmetarif D 54 gewährt Frachtermäßigungen für Getreide im Verkehr von Main- und Rheinumschlagplätzen nach den Donauumschlagplätzen. Die Donau-Schiffahrt verlangt, daß dem überaus wichtigen Getreideumschlagverkehr von der Donau die gleichen Vergünstigungen eingeräumt werden.

Eine durchgreifende Frachtermäßigung in einem zu erstellenden Zulauftarif der deutschen Eisenbahn nach Regensburg und Passau würde Unterlagen dafür schaffen, daß unter gewissen Voraussetzungen Mengen deutscher Kohle, die heute von der deutschen Reichsbahn nach Regensburg überhaupt nicht gefahren werden, in erheblichem Umfange auf deutschen Bahnen nach Regensburg und Passau und von da aus zu Schiff donauabwärts vordringen könnte, um den Kampf mit englischer Kohle, die zu Schiff donauaufwärts kommt, und mit tschechischer Kohle aufzunehmen. Der Donauschiffahrt fehlt es an Talgut.

Für die Deutsche Reichsbahngesellschaft würde es sich hier auch um einen erstrebenswerten Wettbewerb gegenüber dem tschechoslowakischen Donauumschlagbetrieb von Preßburg (Bratisláwa) und Komarom (Komárno) handeln. Die Güter gehen jetzt innerhalb Deutschland zu Wasser auf der Elbe bis Tetschen und auf der Eisenbahn durch die Tschechoslowakei nach obigen Häfen.

Welchen gewaltigen Vorsprung die Nachbarländer Belgien, Frankreich und Italien gegenüber den deutschen Frachten in der Billigkeit haben, darf nicht unerwähnt bleiben. Deutschland ist gegenüber den drei Ländern in der genannten Reihenfolge beispielsweise auf 200 km Transportlänge im inneren Verkehre teurer:*)

	Belgien:		Frankreich:		Italien:
in Kohlen um rund	115%	bezw.	39%	bezw.	42%
„ Stabeisen um rund	130%	„	45%	„	87%
„ Landmaschinen um rund	88%	„	88%	„	157%
„ Zement um rund	46%	„	26%	„	18%
„ Getreide um rund	135%	„	74%	„	97%
„ Rohhäuten um rund	197%	„	109%	„	89%
„ Baumwolle um rund	216%	„	142%	„	145%

Der bedeutende Vorsprung des Auslandes in den Frachten, der ja auch vor dem Kriege schon bestand und der heute durch die schwächeren Valuten noch verschärft wird, spricht aus diesen Zahlen; sie legen überzeugend dar, wie schwer unsere deutsche, schon mit Steuern ungeheuer belastete Industrie auch bezüglich der Frachtkosten zu kämpfen hat.

Leitgedanken und Forderungen.

Ich komme zum Schluß. Aus meinen Ausführungen ergeben sich folgende Leitgedanken und Forderungen:

Die Eisenbahnpolitik darf nicht einseitig sein, sie muß vorbehaltlos mit den Wasserstraßen Hand in Hand arbeiten, sie soll die Binnenschiffahrt nicht als ihren Wettbewerb, sondern als vollwertige Helferin behandeln, die regelmäßige Beschäftigung braucht. Für leistungsfähige Ströme und Kanäle soll der Schienenweg Zubringer und Abnehmer der Massengüter sein. Die gleichmäßige Beschäftigung der Binnenschiffahrt schafft niedrige Schiffsfrachten, auf deren Grundlage die Eisenbahn das wieder übernommene Massengut weit ins Land fahren kann bei wachsendem und neuaufkommendem Verkehr. Ruckweise Beschäftigung der Schiffahrt verteuert die Schiffsfrachten.

Hafenanlagen, Umschlageinrichtungen, Kohlensiebereien und Brikettfabriken, Speditions- und Lagerhäuser bedürfen einer regelmäßigen Beschäftigung, um leistungsfähig zu sein.

*) Mitgeteilt vom Außenhandelsverband, Berlin; umgerechnet auf Grund der deutschen Frachtermäßigung (10 v. H.) am 18. September 1924.

Alle Kanalbauten und -pläne werden unhaltbar, wenn die Eisenbahn sich nicht zu einer freundlichen Binnenschiffahrtspolitik bekennt.

Die süddeutschen Industrien haben sich vielfach auf Grund früherer Tarifverhältnisse in der Nähe der Wasserstraßen angebaut. Sie dürfen nicht durch eine einseitige Tarifpolitik der Eisenbahn aufs Trockene gesetzt werden.

Die Eisenbahn muß die Versorgung abgelegener Rohstoffverbaucher auf Bahn- und Wasserweg nach Wahl des Verbrauchers ermöglichen durch Wiederherstellung der vollen Betätigungsmöglichkeit der Binnenschiffahrt mit genügendem „Anreiz“ für den Wasserweg. Sie sorgt dadurch für eine richtige örtliche und zeitliche Verteilung der Massengüter. Massengüter als Schiffsgut zu geeigneter Zeit und nach vorgeschobener Stelle frühzeitig herangebracht und gelagert, verhüten Verkehrsstörungen der Eisenbahn und schwere Fracht- und Verkehrseinbußen.

Länderregierungen, Hafenstädte, Schiffahrts- und Hafenverbände, Handelskammern, Wasserstraßenbeiräte und Industrieverbände, Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen eintreten für den Ausbau der Umschlagtarife, für den Abbau und die Abwehr von Hafengebühren und für die ebenbürtige Behandlung der Binnenschiffahrt mit der Seeschiffahrt.

Vom Reichsverkehrsministerium, Eisenbahn- und Wasserstraßenabteilung, dürfen wir die regste Anteilnahme an unseren Bestrebungen erwarten. Der Abbau der Beamten im Reich und in den Ländern konnte eingestellt werden. Jetzt muß mit aller Kraft daran gearbeitet werden, die seit Jahr und Tag bestehende Arbeitslosigkeit, den verheerenden Abbau in den freien Berufen, zu beseitigen. Das Elend, das durch die Arbeitslosigkeit im Reiche herrscht, fordert dringend die Abhülfe durch die Reichsbehörden. Das Reichsverkehrsministerium wird von seinem Recht, von der Deutschen Reichsbahngesellschaft eine Tarifpolitik zu fordern, die der Industrie, der Landwirtschaft, dem Handel und dem allgemeinen Wirtschaftsleben neues Blut einflößt, schnellstens Gebrauch machen müssen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wiederum wird eine allgemeine Senkung sämtlicher Frachttarife, wie sie das im März und September 1924 getan hat, vorläufig wohl nicht wiederholen können, schon angesichts ihrer Verpflichtungen aus dem Dawesplan. Sie muß die Rohstoffe und darunter wieder an erster Stelle die Kohle — den Rohstoff, der unmittelbar und mittelbar in jedem Verbrauchsgegenstande steckt — in der Fracht herabsetzen und die Arbeitslosigkeit bekämpfen.

Um wettbewerbsfähig zu werden, braucht Deutschland den Preisabbau. Die erste Bedingung dafür ist der Preisabbau der Rohstoffe, die billiger werden, wenn die Rohstofftarife energisch ermäßigt werden.

Eine aktive, verbilligende Verkehrspolitik fördert Industrie, Landwirtschaft und Handel und schafft Platz und Beschäftigung für eine zunehmende Bevölkerung.

Bei Erstellung von Seehafentarifen, die den Binnenumschlaghäfen Verkehr nehmen, müssen entsprechende Binnentarife bewilligt werden. Für Kohle und andere Massengüter — Klassen E und F — und für die Güter der Klassen A bis D muß gegenüber dem direkten Eisenbahnwege der frühere Frachtanreiz wieder hergestellt werden. Der Ausnahmetarif 6u ist kein Ausnahmetarif, er soll ein Ausgleichtarif sein, was er aber noch nicht ist. Die Berechtigung der Binnenschiffahrt, Ausgleichtarife zu verlangen, welche ihre frühere Wettbewerbsfähigkeit wieder herstellen, muß vorbehaltlos als zu Recht bestehend anerkannt und muß endlich in die Tat umgesetzt werden.

Verkehr schafft Verkehr, wie Herr Ministerialdirektor Ottmann vor einigen Tagen in seinem Vortrag über den Hansakanal in Essen sagte. Wenn vielleicht auch einmal zunächst Verkehrsausfälle möglich sind, so darf die kaufmännische Leitung des größten Verkehrs

unternehmens der Welt auch hiervor nicht sogleich zurückschrecken. Es bilden sich stets neue Beziehungen, welche entstandene Ausfälle ausgleichen. Bei einer Verkehrserleichterung wird der Verkehr weiter vorgetragen; durch billige Tarife knüpfen sich zuverlässig neue Verkehrsbeziehungen an. Nicht die Tarife bringen die Einnahmen, sondern der Verkehr! Ein Kaufmann — und kaufmännisch will die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sein — muß auch einmal Kapital in einen Geschäftszweig stecken und die Entwicklung abwarten können. Die Reichsbahn steckt sich ihre Ziele ja nicht auf Erfolge für heute und morgen.

Wie ist es denn z. B. mit der jetzigen gewaltigen Entwicklung der Wasserkräfte, insbesondere in Süddeutschland? Zunächst werden sie hie und da einen Ausfall an Kohlenverbrauch bringen, bei weiter Sicht werden sie m. E. neue Betriebsstellen mit neuem Kohlenbedarf bringen. Das Entstehen neuer Kraftquellen schafft neuen Verbrauch an Kohlen für Industrie und Hausbrand.

Verkehrsverbilligung bringt Verkehrszunahme! So ist es am Rhein, so ist es in Süddeutschland, so ist es überall im Reich, wenn alle Verkehrsmöglichkeiten ausgenutzt werden, wenn Land- und Schiffsweg nicht auf gegenseitige Bekämpfung, sondern nach dem Grundsatz „Do ut des" auf zielbewußtes gemeinsames Arbeiten eingestellt sind, um die deutsche Erzeugung im Inland und, soweit und so billig wie möglich, über die Grenzen hinaus ins Ausland zu tragen.

Daß die deutsche Binnenschiffahrt die Energie und Zähigkeit besitzen wird, um trotz aller Schläge, die auf sie niedergefallen sind, wieder hoch zu kommen, wenn ihr nicht die Wege dazu versperrt werden, dafür ist ein leuchtendes Beispiel die deutsche Schiffahrt auf Deutschlands größtem Strom, dem Rhein.

Auch die Binnenschiffahrt fühlt sich berufen, ihr gerüttelt Maß dazu beizutragen, daß Deutschland wieder zur Blüte gelangt! Und zur Blüte wird es gelangen! —

Bericht über die Große Ausschußsitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 24. 1. 1925.

(Fortsetzung aus Heft 2.)

Diskussion.

Ministerialdirektor Gährs, Berlin: Ich kann die Mitteilungen des Herrn Geheimrats bez. Niederfinow nur bestätigen. Es ist unzutreffend, daß das RVM. sich in neuester Zeit entschlossen hat, möglichst bald dort ein Hebewerk zu errichten, weil der Zustand der einzelnen Schleusen der bisherigen Schleusentreppe derart ist, daß über kurz oder lang damit gerechnet werden muß, daß ein Versagen des einen oder anderen Bauwerks eintritt und damit eine Sperrung des Großschiffahrtswegs Berlin—Stettin für längere Zeit eintreten müßte. Der Stand der Dinge ist augenblicklich folgender: Das RVM. hat das Staubauamt in Eberswalde beauftragt, einen ausführlichen Entwurf für dieses Hebewerk auszuarbeiten. Zu Grunde gelegt wird ein Entwurf für ein senkrechtes Hebewerk von 36 m Hubhöhe mit Gewichtsausgleich durch zahlreiche Gegengewichte. Der Antrieb soll erfolgen durch Ritzel, die in Zahnstangen eingreifen. Diese Ritzel sind federnd gelagert und können daher bei Gleichgewichtsstörungen ausweichen und die Last mittels kurzer Schraubenspindeln auf geschlitzte Muttern absetzen, wodurch die weitere Bewegung gesperrt wird. Daneben wird gleichzeitig ein Modell in großem Maßstabe, 1:5, hergestellt, an welchem ausführliche Studien über die Bewährung unseres Vorschlags gemacht werden sollen. Als drittes laufen noch einige Versuche über Seilbiegungswiderstände und Seilreibungen in natürlichem Maßstabe, weil der Gewichtsausgleich sehr große Rollen voraussetzt (31/2 m Durchmesser). Sobald der ausführliche Entwurf und daneben das schon erwähnte Modell fertig sind, was nach den bisherigen Abmachungen Ende April d. Js. zu erwarten steht, haben wir die Absicht, mit diesem Entwurf an die Oeffentlichkeit zu treten und ihn vor allen Dingen der Akademie des Bauwesens, die auch die früheren Wettbewerbsentwürfe begutachtet hat, vorzulegen. Wenn die Akademie den Entwurf gutheißt, so wird sehr bald an die Ausführung desselben gegangen werden. Der Herr Reichsfinanzminister hat sich dem Bedürfnisse nach einem solchen Hebewerke nicht verschließen können und hat die erste Rate bereits im laufenden Etat bewilligt (für die Vorarbeiten), und die erste Baurate für den Etat 1925 ist in Aussicht genommen. Nach diesen Ausführungen scheint mir der Vorwurf des Herrn Referenten, daß die Reichsverwaltung zu heimlich mit ihrem Projekt vorgeht, nicht berechtigt zu sein.

Regierungs- und Baurat Walter Sperling: Redner teilt mit, daß er im Kriege die Schiffshebewerke des Centrekanals in Belgien in Betrieb genommen und vom 27. Juli 1917 bis zum 11. November 1918 für die deutsche Heeresleitung in Betrieb erhalten hat. Er hat ein Eingehen des Herrn Vorsitzenden auf diese Hebewerke vermißt und will daher einige Bemerkungen über die Druckwasserhebewerke in Belgien machen: Was die Belgier nach unserem Abzuge mit diesen Hebewerken gemacht haben, so fährt Redner fort, davon habe ich nichts mehr gehört.

Zunächst aber noch einige Bemerkungen über den Wasserverbrauch der Sparschleusen. Der Herr Vortragende sagte, daß unter anderem bei der Schachtschleuse in Henrichenburg durch Sparbecken 75 % an Wasser erspart würden. Diese Zahl entspricht nur der Theorie. Man rechnet dabei im allgemeinen damit, daß beim Schließen der Sparbeckenverschlüsse noch etwa 12.5 cm Wasserhöhenunterschied zwischen Sparbecken und Kammer und umgekehrt vorhanden sind und verloren gehen. In flottem Schleusenbetriebe nimmt man es aber nicht so genau. Dann werden die Sparbeckenverschlüsse vielleicht schon bei 50 cm Wasserspiegelunterschied geschlossen. Außerdem bringen die Undichtigkeiten der Tore und der Umlaufverschlüsse noch allerlei Verluste. Die Verluste werden um so größer, je größer die Anzahl der Verschlüsse ist. Die wirkliche Ersparnis in Henrichenburg kann daher nur auf rund 65 % beziffert werden. Dabei sind die Verschlüsse tadellos dicht. Sehr viel ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den Sparschleusen in Münster, deren Verschlüsse größere Undichtigkeiten zeigen. Die Wirksamkeit der Sparschleusen wird sehr wesentlich beeinflußt durch die Sorgfalt bei der Bedienung, durch die Güte der Unterhaltung und durch die Zweckmäßigkeit der Konstruktion der Verschlüsse. Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Sparschleusen sind auch die Pumpkosten zu beachten. In Henrichenburg kostet die Hebung von einem Kubikmeter Wasser zur Zeit etwa einen Pfg. Durch das Pumpen kann das Schleusungswasser der oberen Haltung wieder zugeführt werden, wenn es wieder in eine Kanalhaltung abgelassen wird. Fällt das Schleusungs-

wasser aber in einen Fluß, wie beispielsweise im Weserabstiege, so geht das Wasser verloren.

Der Hauptwasserbedarf unserer Kanäle wird durch den Wasserbedarf der Schleusen bedingt. Die Wasserspeisung der Kanäle wird aber auf umso größere Schwierigkeiten stoßen, je höher die Ansprüche der Wasserwirtschaft an die Flüsse wachsen, denen das Speisungswasser entnommen wird.

Zu den belgischen Hebewerken übergehend, möchte ich zunächst klarstellen, daß die Ingenieurfirma Clark, Standerfield, Clark, von welcher die ursprünglichen Entwürfe für die belgischen Hebewerke stammen, eine englische ist. Der Ingenieur Clark hat auch seinerzeit das Druckwasserhebewerk in Anderton in England konstruiert. In Anderton tauchen die Tröge in das Unterwasser ein. In diesem Umstande dürfte die Hauptursache zu suchen sein, wenn in Anderton schlechte Erfahrungen gemacht worden sind. Auch war wohl das Druckwasserhebewerk in Anderton technisch noch nicht genügend durchgebildet. So sind die Trogpressen auf schwache Holzlager gestellt. Wahrscheinlich infolge Nachgebens der Holzlager senkte sich ein Zylinder und hängte sich dann an dem Verbindungsrohre zwischen den beiden Pressen auf. Das Verbindungsrohr brach infolgedessen und die Tröge stürzten in die mit Wasser gefüllten Trogkammern herab (1882). An dem französischen Druckwasserhebewerk in Les Fontinettes machte die Herstellung druckwasserdichter und ausreichend standfester Zylinder für die Trogpressen erhebliche Schwierigkeiten. Die Akkumulatoren, welche beim Senken des Troges einen Teil des Druckwassers aus den Trogpressen aufnehmen, um an Ueberlastwasser im sinkenden Troge sparen zu können, und welche auch in Anderton angeordnet worden sind, sind in Fontinettes noch beibehalten. Auch bei dem im Bilde gezeigten Druckwasserhebewerk von Peterborough scheinen diese Akkumulatoren vorhanden zu sein. Im übrigen haben auch die kanadischen Ingenieure, wie ich aus belgischem Munde hörte, die belgischen Hebewerke genau studiert.

Die Belgier haben die Akkumulatoren nicht mehr angewendet und dadurch Konstruktion und Betrieb der Hebewerke außerordentlich vereinfacht. Für die Zylinder der Trogpressen haben sie (die Firma John Cockerill in Seraing bei Lüttich) Gußeisen verwendet. Die einzelnen Trommeln der gußeisernen Zylinder sind außen genau abgedreht und durch warm aufgezogene, etwas verengte Stahlringe armiert. Die Zugspannungen im Gußeisen sind dadurch für gewisse Betriebspressungen nahezu auf Null herabgemindert. Hierdurch ist ein Zylinder geschaffen worden, der an Wasserdichtigkeit und Betriebssicherheit die größten Anforderungen erfüllt.

Das Hebewerk I bei La Louvière ist bereits im Juni 1888 eingeweiht worden. Aber erst im Jahre 1909 ging man an die Herstellung der mechanischen Teile für die drei übrigen Druckwasserhebewerke des Centrekanals. Alle vier Hebewerke liegen in einer Kanalstrecke von 7 km Länge. Der Gesamthöhenunterschied beträgt 66,20 m. Davon entfallen 15,40 m auf Hebewerk I und 3 mal 16,93 m auf die neueren drei Werke.

Die Tröge werden bei normalem Ueberwasser im niedergehenden Troge in 3 Minuten gehoben bezw. gesenkt. Durch Erhöhung des Ueberwassers kann die Bewegung auf 2½ Minuten abgekürzt werden. Durch Drosselklappen im Verbindungsrohre beider Trogpressen, die jeweilig durch ein Hebelgestänge selbsttätig vom niedergehenden Troge geschlossen werden, wird die erhebliche Geschwindigkeit bis zur Endstellung der Tröge vollständig abgebremst. Durch Oeffnen des Hauptabsperrschiebers in der Verbindungsleitung zwischen den beiden Pressen werden die Trogbewegungen eingeleitet, durch Schließen des Schiebers beendet. Die Apparate für die Trogbewegungen werden so eingestellt, daß die Tröge beim Schließen des Hauptschiebers noch um ein geringes über die Endstellung hinausgehen. Durch selbsttätiges Oeffnen entsprechender Druckwasserventile wird dann aus der Trogpresse des nach oben gegangenen Troges etwas Druckwasser abgelassen, in die Trogpresse des nach unten gegangenen Troges etwas Druckwasser eingeführt, bis die Tröge die genaue Endstellung vor den Haltungen erreicht haben. Durch Umstellung des Gestänges und durch Bedienung dieser Druckwasserventile können die Tröge auf Bruchteile von Zentimetern genau in ihrer Höhenlage eingestellt werden. Die Bewegungen der Tore und die Bewegungen der Tröge sind durch Gestängesicherungen und durch hydraulische Sicherungen so voneinander in Abhängigkeit gebracht worden, daß eine falsche Bedienung der Apparate ausgeschlossen wird. In der ganzen Betriebszeit ist daher auch an den Hebewerken kein Unfall eingetreten, der auf falsche Bedienung der Apparate zurückzuführen wäre.

Die Trogbewegungen vollziehen sich vollständig geräuschlos und erweckten daher mit Recht den Stolz der belgischen Ingenieure. Besondere Sorgfalt hat man auf die Auswahl des Materials und die konstruktive Durchbildung der Trogpressen verwendet, sodaß man meiner Meinung nach mit ihrem Bruche nicht zu rechnen braucht. Das 25 cm weite Verbindungsrohr zwischen den Trogpressenzylindern ist aus Kanonenstahl hergestellt und ausgebohrt worden. In der Mitte befindet sich der Hauptabsperrschieber. Zu beiden Seiten davon sind die Druckwasserventile für die Feinregulierung und die Drosselklappen angeordnet. Um Bewegungen der Trogpressen unschädlich zu machen, — die Hebewerke liegen im Kohlengebiete, — sind in das Verbindungsrohr beiderseits des Hauptschiebers Stopfbüchsen, Kugelgelenke und lotrecht begrenzte Anschlußstutzen eingebaut. Der Betrieb ist außerordentlich einfach: Außer 80 cbm Wasser, das als Ueberlast für den niedergehenden Trog gebraucht wird, und etwa 10 cbm Verlustwasser, werden für eine Trogbewegung der neuen Hebewerke noch etwa 63 cbm Betriebswasser aus der oberen Haltung entnommen, die zur Erzeugung des Druckwassers mittels Freistrahlturbinen für die Trog- und Torbewegungen und für die Handhabung der Spills, sowie zum Betriebe der Wasserstrahlpumpen in den Trogpressenschächten dienen.

Die belgischen Ingenieure waren von der Richtigkeit des mit den Druckwasserhebewerken verwirklichten Gedankens fest überzeugt. Sie würden es daher auch in größeren Abmessungen wiederholen. Die hydraulischen Apparate würden sie freilich für kleinere Bewegungen wohl durch elektrische Apparate ersetzen.

Ich für mein Teil glaube, daß man unter jeden Trog statt einer Presse zwei setzen könnte, und daß man dadurch auch noch auf größere Weiten kommen könnte.

Abgesehen von einigen Kinderkrankheiten an den hydraulischen Apparaten war der Betrieb sehr übersichtlich. Auch daß für die Unterhaltung der Apparate und für die Abdichtung der Rohrverbindungen in den Druckwasserleitungen vielfach nur Ersatzstoffe verwendet werden konnten, bereitete keine großen Schwierigkeiten. Daß für den Betrieb eines Hebewerks nur ein technisch gut geschultes Betriebspersonal in Frage kommt, kann nur als ein Vorzug vor den Schleusen gewertet werden, deren Betriebseinrichtungen heute auch schon hohe Anforderungen an das technische Können des Personals stellen, ohne daß dem immer Rechnung getragen wird. Erforderlich waren 1—2 Mann im Hauptführerhäuschen zur Bedienung der Hauptschieber, 2 Mann zur Bedienung der Apparate in beiden Häuptern, 1 Mann im Maschinenhaus und bei starkem Betriebe noch 1—2 Mann zur Beaufsichtigung der ein- und ausfahrenden Schiffe.

Die Tröge hatten eine Länge von 43 m, eine lichte Weite zwischen den Wänden von 5,80 m, eine nutzbare Breite von 5,30 m und eine zwischen 2,0 m und 2.50 m wechselnde Wassertiefe, zu der im niedergehenden Troge

noch als Ueberlast eine Wasserschicht von normal 32 cm hinzukam.

Die Schiffe wiesen eine Länge von 38,5 m, eine Breite von 5,00 m und eine Tiefe von 1,80 m auf, und erreichten bei diesen Abmessungen nicht ganz eine Tragfähigkeit von 300 t. Bei Wassertiefen von 2,00 m im Trog und auch noch bei etwas größeren Tiefen ergaben sich Betriebsschwierigkeiten an den Hubtoren, weil die beladenen Schiffe stark durchgebogen und unter Wasser stark bewachsen waren, sodaß sie beim Ueberstreichen über die Tornuten häufig Fremdkörper abstreiften.

Die Wassertiefen in der oberen und in der unteren Haltung konnten verhältnismäßig stark schwanken und bis zu 1,00 m von einander verschieden sein, ohne daß der Betrieb der Hebewerke dadurch beeinträchtigt wurde.

An Frosttagen wurde im Winter in der Regel nur in den Mittagstunden von 10 bis 3 Uhr geschleust. Ueber Nacht wurden die Tröge zum Schutze gegen Frostschäden in die unter Gelände liegenden Trogkammern abgesenkt. und im Laufe des nächsten Vormittags mit Hilfe der Druckpumpen wieder auf die erforderliche Höhe emporgehoben. So konnten die Hebewerke auch bei starkem Frost in Betrieb erhalten werden. Der Betrieb wurde im ganzen nur um einen Tag früher als die mit Eisbrechern auf dem Kanal in Gang gehaltene Schiffahrt eingestellt, als im Dezember-Januar 1917/18 strenger Frost einsetzte.

Bei dem Rückzuge sind mit einem Hebewerke täglich bis zu 50 Kähne geschleust worden. Eine Doppelschleusung mit Benutzung der Spills dauerte 20 bis 30 Minuten. Die Zeitdauer war wesentlich von der schnelleren oder langsameren Ein- und Ausfahrt der Schiffe abhängig. Fuhren die Schiffe in einer Richtung, so konnten 3 bis 5 Schleusungen in einer Stunde ausgeführt werden, indem die Schiffe abwechselnd unmittelbar vor die Trogeinfahrten bereitgelegt und nach Heben der Tore sofort mit Spills hereingezogen wurden.

Die doppelte Anordnung der Tröge hatte neben der Beschleunigung des Schleusens auch noch den Vorzug, daß, wenn die Bewegungsapparate eines Tores nachgesehen würden, gleichwohl mit dem anderen Troge geschleust werden konnte.

Die belgischen Hebewerke sind in sehr feiner Weise durchgearbeitet. Es ist nahezu alles getan, um etwa auftretenden Gefahren vorzubeugen. Die Werke sind so präzise gearbeitet wie ein Uhrwerk. Die Bewegungen vollzogen sich spielend. Erschütterungen — ein feines Zittern der Tröge — habe ich nur beobachtet, wenn die Tröge unmittelbar nach dem Schlusse des Obertors in Bewegung gesetzt wurden.

Dr. ing. Karner: Meine Herren! Ich werde Sie im nachfolgenden mit einem Hebewerke für Trockenförderung bekannt machen und Ihnen an Hand von schematischen Lichtbildern die Einzelheiten vorführen. Ich nehme vorweg, daß dieses Hebewerk für die verschiedensten, also auch größten Hubhöhen, in gleich einfacher Weise durchführbar ist, und daß dasselbe sich ganz vorzüglich zum Durchschleusen von Schleppzügen eignet. Die Förderung des Schiffes erfolgt entgegen der Naßförderung trocken, d. h. das Schiff wird nicht in einem Troge schwimmend gehoben, sondern das Schiff sitzt während des Transport-Vorganges auf dem im Prinzip siebartig ausgestalteten Boden eines Hubgerüstes auf.

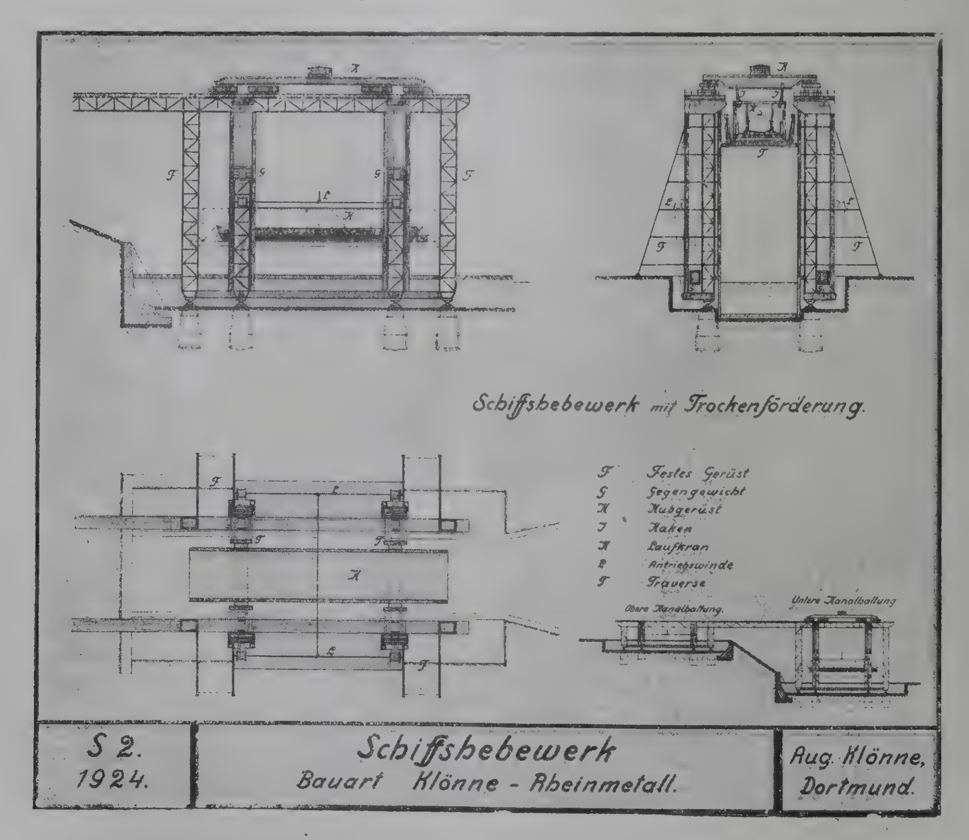


Bild 1. Schematische Uebersicht.

Die Gesamtanlage des Hebewerks besteht aus einer unteren und oberen Haltung, die nicht übereinander angeordnet sind, sondern ein entsprechendes Wegstück von einander entfernt sind (je nach der zweckmäßigsten örtlichen Anordnung). Der Transport des Schiffes zerlegt sich daher in einen Vertikal- und in einen Horizontal-Transport. Auf dem Bilde I ist zunächst eine Haltung dargestellt. Man sieht, daß die Haltung aus einem festen eisernen Gerüste besteht, das über dem Ende der Kanalhaltung errichtet ist. Das eiserne Gerüst trägt oben eine Kranbahn, die die Verbindung mit der anderen Haltung herstellt. Auf dieser Kranbahn läuft eine Katze, die das Hubgerüst mit dem Schiffe zu tragen imstande ist. In dem festen Gerüste bewegen sich untereinander gekuppelt zwei Traversen, die mit einer entsprechenden, über Rollen laufenden Seilaufhängung mit Gegengewichten in Verbindung

sind. Während des Hebens oder Senkens des Hubgerüstes sitzt dasselbe auf diesen Traversen auf, wodurch die Verbindung der Nutzlast mit den Gegengewichten hergestellt ist. Das Hubgerüst selbst hat einen rechteckigen Querschnitt und besitzt seitlich entsprechend steife Träger und einen Boden, der einen elastisch nachgiebig angeordneten Holzbohlenbelag darstellt. Die Durchschleusung eines Schiffes beispielsweise von der unteren zur oberen Haltung erfolgt nun derart, daß das Hubgerüst in die untere Haltung so tief eintaucht, daß das bereitstehende Schiff frei über dem Boden des Hubgerüstes in dasselbe einfahren kann. Nachdem das Schiff im Hubgerüste, wie ich später zeigen werde, festgelegt ist, wird das Hubgerüst allmählich angehoben und das Schiff setzt sich zunächst auf den Boden des Hubgerüstes auf. Beim weiteren Heben verliert das Schiff allmählich seinen Auftrieb und überträgt seine Last ebenso allmählich auf das Hubgerüst. Das Hubgerüst, das, wie schon erwähnt, auf den Traversen aufliegt, wird nun bis zur Kranbahn angehoben und durch eine entsprechende Vorrichtung (mittels Haken) an der Katze zur Aufhängung gebracht. Hubgerüst und Katze bilden jetzt ein starres System und die noch vertikal nach oben gerichtete Lastwirkungn der Traversen muß durch Abziehen vom Hubgerüste genommen werden. Die Katze bringt nun Hubgerüst und Schiff zur anderen Haltung. Die Höhenkote der Kranbahn ist so gewählt, daß das Hubgerüst über dem Höchstwasser der oberen Haltung verfahren werden kann. An der oberen Haltung angekommen, wird das Schiff durch den entgegengesetzten Vorgang mit Hilfe der Traversen der oberen Haltung abgesenkt, daß das Hubgerüst so tief in das Wasser eintaucht bis das Schiff wieder frei ausschwimmen kann. Die Anlage ist nun zur Aufnahme eines Schiffes für die Talfahrt bereit.

Da bei der Trockenförderung entsprechend der variablen Nutzlast, ein voller Gewichtsausgleich nicht möglich ist, so erfolgt das Heben und Senken der Last nur zum Teil durch Gegengewichte und zum anderen Teil durch motorische Kraft. Mit Ausnahme des verhältnismäßig leichten Hubgerüstes gibt es hierbei jedoch keine tote Last zu überwinden und der jeweilige Kraftbedarf ist proportional dem Schiffsgewichte. Die bewegten Massen sind bei der trockenen Förderung um ein vielfaches geringer als bei irgend einem System der Naßförderung und dabei ist, abgesehen von anderen Gründen, schon die Möglichkeit gegeben, das Hebewerk so lang auszubilden, um auch Schleppzüge fördern zu können. Der Gegengewichtsausgleich erfolgt im vorliegenden Entwurfe für die tote Last (Hubgerüst) und für ein mittleres Schiffsgewicht. Für die maschinelle Förderung kommt daher nur der jeweilige Unterschied der wirklichen Schiffslast gegenüber der ausgeglichenen in Frage. Es würde zu weit führen, auf die maschinelle und elektrische Einrichtung besonders einzugehen. Die Einfachheit der Gesamtanlage, die ich Ihnen kurz geschildert habe, muß Ihnen aber bereits klar gemacht haben, daß irgendwelche Schwierigkeiten diesbezüglich garnicht auftreten und daß sämtliche Konstruktionsteile einfachster und bekanntester Art sind und daß die dabei erforderlichen Größen-Abmessungen für den Maschinen-Konstrukteur und Elektrotechniker durchwegs bekannte und erprobte Typen darstellen.

Die wichtigste Frage, die beim Bau eines solchen Hebewerks auftritt, ist naturgemäß die nach der Möglichkeit der Trockenstellung der Schiffe, die für unseren Kanal-Verkehr in Frage kommen. Daß das Trockenstellen von Schiffen wenigstens bei kleinen Schiffshebewerken praktisch durchgeführt wird, haben wir heute aus dem Vortrage des Herrn Geh. Baurat de Thierry bereits gehört. Das Trockenstellen von größeren Kähnen ist an sich auch nichts Neues, da derartige Schiffe ja auch mit Slips aus dem Wasser gezogen oder sonst wie gedockt werden. Ein leeres Schiff oder ein Schiff mit Stückgutladung wird selbstverständlich in trockenem Zustande geringeren Beanspruchungen ausgesetzt sein als schwimmend im Wasser. Bedenken könnten höchstens geäußert werden für Schiffe mit Schüttladung, da bei diesen allerdings im verhältnismäßig geringen Maß eine Aenderung des Seitendrucks eintritt, wenn das Schiff aus dem Wasser herausgehoben wird. Eingehende Untersuchungen, insbesondere auch nach der Seite der Festigkeit der Schiffskörper unter Berücksichtigung aller möglichen Schiffstypen haben jedoch gezeigt, daß diesbezügliche Bedenken nicht berechtigt sind, bezw. im gewünschten Falle durch entsprechende Abstützung eine Deformation oder Beschädigung von Schiffen unmöglich gemacht werden kann.

Bild 2. Seitliche Schiffsabstützung

Ohne auf dieses hochinteressante Thema weiter einzugehen, kann ich hier nur kurz auf die Möglichkeiten der Schiffsabstützung hinweisen. Das Schiff, das aus dem Wasser gehoben wird, verliert seinen Auftrieb und dieser Auftrieb muß einmal durch den Boden des Hubgerüstes, soweit der Auftrieb vertikale Kraft darstellt, aufgenommen werden, das andere Mal durch seitliche Abstützung der Schiffsseitenwände, um die horizontal wirkenden Auftriebskräfte zu ersetzen.

Das Bild 2, das ich Ihnen jetzt vorführe, zeigt die sogenannte seitliche Schiffsabstützung. Innerhalb des Hubgerüstes sind seitlich vertikale Rungen angeordnet, die mittels Spindeln unterm Boden des Hubgerüstes bezw. oben am Hubgerüste geführt sind. Diese Rungen sind einzeln und gruppenweise aber immer so, daß je 2 in einer Querschnittsebene zusammenwirkend angeordnet sind. Sie werden durch Elektromotoren angetrieben. Wenn das Schiff über dem Boden des Hubgerüstes eingeschwommen ist, werden die Rungen an die Schiffswand herangeführt und sorgen diese dann im trockengestellten Zustande dafür, daß die Seitenwandungen festgehalten werden.

Die Auflagerung der Schiffe am Boden des Hubgerüstes kann bei eisernen Schiffen auch unter Anwendung eines starren Bodens erfolgen, da derartige Schiffe geringe Durchbiegungen besitzen und die statische Lagerung im Hubgerüste viel weniger Schiffs-Beanspruchungen erzeugt als es die dynamischen Wirkungen beim Schleppen oder beim Be- und Entladen der Kähne hervorrufen. Da aber immerhin bei Schiffen mit hölzernen Boden verhältnismäßig große Durchbiegungen auftreten, haben wir für die Schiffe noch allgemein einen plastischen Boden vorgesehen, der es ermöglicht, daß das Schiff ohne auch nur die geringste Formänderung zu erfahren, von der einen zur anderen Haltung gebracht werden kann.

Das Bild 3 zeigt das Prinzip dieser Boden-Anordnung. Das Hubgerüst besitzt, auf die ganze Fläche des Bodens verteilt, eine entsprechende Anzahl von Pressen, die in geeigneter Anordnung den Bohlenbelag des Bodens tragen. Die Zylinder der Pressen sind durch eine Rohrleitung untereinander kommunizierend verbunden und erhalten ihren Flüssigkeitszustrom von einem offenen Behälter. Wenn nun das Schiff sich allmählich auf den Boden des Hubgerüstes setzt (d. h. wenn also das Hubgerüst angehoben wird), so werden die Pressen unter dem Schiffsboden nachgeben, da sie abgesehen von einer geringfügigen Reibung nicht imstande sind, einen Widerstand auszuüben. Das Nachgeben der Pressen erfolgt unter dem tiefsten Punkte des Schiffsbodens soweit, bis an dieser Stelle ein mechanisches Hebelwerk ausgelöst wird, das die Flüssigkeitszufuhr zu den Pressen sperrt und damit sämtliche Pressen plötzlich unnachgiebig in ihrer Höhenlage macht. Der bis dahin also vollständig nachgiebige Boden des Hubgerüstes ist nunmehr absolut starr und bildet gewissermaßen die Matrize des Schiffsbodens. Das Schiff wird nun weiter mit dem Hubgerüste herausgehoben, horizontal verfahren und abgesenkt. Es kann während des ganzen Vorganges überhaupt keine Veränderung der Schiffsform auftreten.

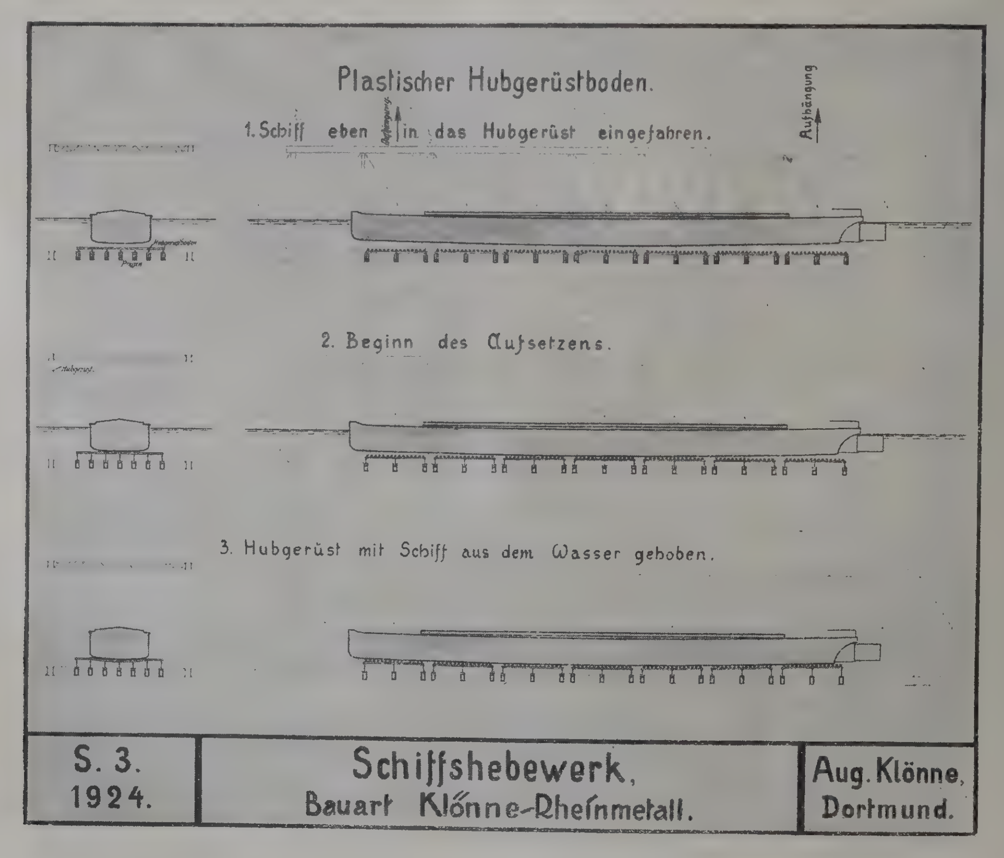


Bild 3. Der plastische Boden.

Das Bild 4 zeigt schließlich die perspektivische Ansicht einer derartigen Hebewerksanlage, wobei ich jedoch betone, daß dieses Bild den ersten Entwurf darstellt, bei welchem die Maschinenanlage mit der Katze in Verbindung war, somit also auch auf der Kranbahn verfahren wurde. Die Hebewerksform, die ich Ihnen aber eingangs geschildert habe, hat feste Maschinenanlagen und ist daher in ihrer ganzen Wirkungsweise wirtschaftlicher und einfacher. Ich komme zum Schluß und gestatte mir noch in aller Kürze, auf die hauptsächlichsten Vorteile hinzuweisen, die dieses Hebewerk der Trockenförderung gegenüber allen mir bisher bekannt gewordenen Hebewerken der Naßförderung aufweist.

1. Die bewegten Massen bestehen nur aus der wirklichen Nutzlast und dem verhältnismäßig leichten Hubgerüst und den Gegengewichten. Es fallen die bei der Naßförderung auftretenden ungeheuren Massen an Wasser, Gegengewichten und sonstigen Konstruktionen weg.

2. Es sind keinerlei Dichtungen oder sonst wie geartete Anschlußkonstruktionen zwischen dem Hubgerüst und den Haltungen notwendig. Dagegen sind bei der Naßförderung Trog- und Haltungsverschlüsse vorhanden. Es sind weiter komplizierte Einrichtungen zum dichten Anschlusse des Troges an die Haltungen erforderlich.

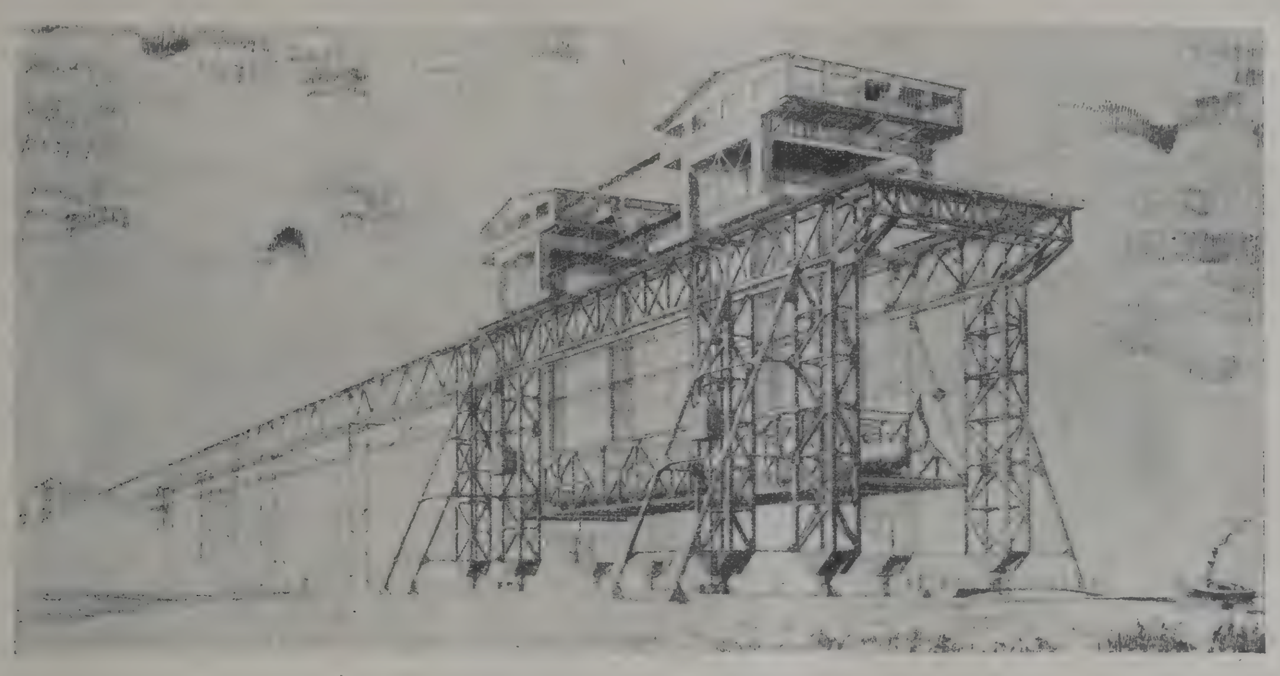


Bild 4. Perspektivisches Bild.

3. Wechselnde Wasserstände in den Haltungen haben auf den Betrieb keinerlei Einfluß und die Tauchtiefe des Hubgerüstes braucht nicht mit großer Genauigkeit durchgeführt werden, da es auf 10 cm dabei durchaus nicht ankommt. Dagegen muß bei der Naßförderung die Höhenstellung beim Troganschlusse möglichst auf Bruchteile von cm ausgeglichen werden. Wechselnde Wasserstände erfordern schwierigste Konstruktionen in Form von Keilen, Schilden, schrägen Anfahrebenen usw., Konstruktionen, die bis heute kaum theoretisch gelöst, aber noch weniger praktisch erprobt sind.
4. Ein etwa auftretender ungleicher Seilreck bleibt ohne Einfluß, weil Unterschiede in der Höhenlage des Hubgerüstbodens praktisch für den Betrieb einflußlos sind. Wenn dagegen bei der Trogaufhängung ungleicher Seilreck auftritt, bedingt dies ein Ueberschießen des Trogwassers nach der Seite des längeren Seiles, damit eine Mehrbelastung an dieser Stelle und es kann die Gefahr des Klemmens des Troges zwischen den Haltungen auftreten.
5. Kanalbrücken oder sonstige Kunstbauwerke, hohe Dämme oder tiefe Einschnitte können bei entsprechender Wahl der Krahnbahnlänge vermieden werden, da sich dieses System besser als jedes andere dem Gelände anschmiegen kann und dadurch die Gesamtbaukosten ein Minimum werden können.
6. Der Betrieb der Anlage ist denkbar einfach und übersichtlich und sämtliche Konstruktionsteile der maschinellen, elektrotechnischen und sonstigen baulichen Anlagen sind in all ihren Teilen jederzeit zugänglich bezw. auswechselbar. Das Hebewerk kann auch zu jedem Augenblick und in jeder beliebigen Lage still bezw. außer Betrieb gesetzt werden.
7. Bei Pausen im Kanalbetriebe kann das Hebewerk auch dazu benutzt werden, um Schiffe aus dem Wasser zu heben, um dieselben nachzusehen oder gegebenenfalls sogar kleine Reparaturen, Anstrich-Ausbesserungen usw. ausführen zu können.
8. Die zu bewältigenden Massen gegenüber der Naßförderung sind ganz außerordentlich gering, sodaß auch die sonstigen Tiefbauten, Fundamente usw. ungleich geringer ausfallen und dadurch auch eine erhebliche Baukosten-Ersparnis möglich ist.
9. Wasserverluste treten überhaupt nicht auf und ein Hebewerk nach dieser Bauart kann ohne weiteres entsprechend verlängert bezw. zur Förderung von Schleppzügen eingerichtet werden.
10. Alle bis jetzt erwähnten Vorteile beweisen, daß die Baukosten einer solchen Anlage relativ sehr gering sind und auch die zu überwindende Höhe keine Schwierigkeit bildet, sogar die Zusammenfassung von sonst zu trennenden Staustufen möglich wird.

Ich hoffe, daß Sie ein richtiges Bild von dem Schiffshebewerke mit der trockenen Förderung gewonnen haben und es wäre mir die größte Genugtuung, wenn meine Ausführungen dazu beitragen würden, diesen Gedanken weiter zu verbreiten und interessierte Kreise dazu Stellung nehmen würden. (Schluß folgt.)

Der Ausbau des Oberrheins und die deutsche Rheinschiffahrt.

Die amtlichen Beratungen innerhalb der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt über den Bau eines linksrheinischen Seitenkanals auf Grund eines französischen Projektes und über die Regulierung des Rheines zwischen Straßburg und Basel auf Grund eines von der Schweizer Regierung vorgelegten Entwurfes gelangen demnächst in ein entscheidendes Stadium. Es werden Beschlüsse zu fassen sein, die nicht nur für die nächst beteiligten Uferländer, die Schweiz, Deutschland und Frankreich, sondern überhaupt für den gesamten Rheinverkehr und seine zukünftige Gestaltung von ganz besonderer und außerordentlicher Bedeutung sind. Diese Tatsache hatte den Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg, veranlaßt, auf den 27. Februar nach

Mannheim zu einer sogenannten Schiffahrtssitzung der rheinischen Handelskammern einzuladen; gleichzeitig waren führende Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft, Schiffahrt und Spedition im Rheingebiete gebeten worden.

Die vorliegenden Entwürfe.

Der gegenwärtige Stand der Angelegenheit ist folgender:

Am 10. Mai 1922 wurde zwischen den drei beteiligten Staaten Deutschland, Frankreich und der Schweiz über die Oberrheinregulierung eine Vereinbarung getroffen, die besagt, daß

a) die Regulierungsarbeiten nach Maßgabe der Genehmigung der Baupläne durch die Zentralkommission und nach Erledigung der gesetzlichen Vorschriften ausgeführt werden sollen und

b) die drei Staaten sich untereinander über die Ausführungsbedingungen und die Aufbringung der Kosten verständigen werden.

In der Zwischenzeit hat nun Frankreich das Projekt eines Rheinseitenkanals mit 7 Staustufen zwischen Groß-Kembs und Straßburg (die Staustufe Groß-Kembs wurde 1922 von der Zentralkommission nach langen Verhandlungen genehmigt) bearbeitet und der Zentralkommission im Dezember v. J. vorgelegt, während die Schweiz gleichzeitig ihre Regulierungspläne des Oberrheins, bearbeitet durch die badischen Wasserbaubehörden, einreichte. Frankreich beruft sich auf Artikel 358 des Friedensvertrages, der ihm das Recht auf Entnahme von Wasser aus dem Rheine für bereits gebaute oder noch zu bauende Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck gibt unter den Voraussetzungen allerdings, daß dadurch weder im Rheinbette, noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit beeinträchtigt oder die Schiffahrt erschwert wird und die Zentralkommission die Bauentwürfe genehmigt. Die Zustimmung der Zentralkommission für den Regulierungsplan der Schweiz ist auf Grund des Artikels 359 des Friedensvertrages notwendig.

Das französische Kanalprojekt sieht 7 Staustufen vor von 15,5—13,9 km Länge. Die Gefälle für die an den einzelnen Staustufen liegenden Kraftwerke nehmen von Kembs bis Straßburg von 14 auf 11 m ab. Mit jedem Kraftwerke ist eine Schleuse von 25 m Breite und 140 m Länge zum Durchschleusen eines Schleppzuges, bestehend aus einem Schraubendampfer von 500 PS und zwei sich nebeneinander legenden Anhangkähnen von je 85 m Länge und 11 m Breite verbunden. Die Vorhäfen sollen oberhalb der Schleuse 500 m, unterhalb der Schleuse 300 m lang sein. Die Wasserführung des Kanals ist im Höchstmaß auf 850 cbm/sec berechnet, 50 cbm/sec mindestens sollen im Rheinbette verbleiben. Dieser Wassermenge würde bei einer Sohlenbreite des Kanals von 80 m, einer Wassertiefe von 7 m und einer Breite des Wasserspiegels von 122 m eine Wassergeschwindigkeit von 1.20 m/sec ergeben, die in durchschnittlich 7 Monaten des Jahres vorhanden sein wird. Bei niederem Wasserstande und dementsprechend geringerer Wasserentnahme aus dem Rheine wird sich die Wassergeschwindigkeit auf 0,8 m/sec verringern. Der Kanal hat eine Länge von rund 115 km; er ist im oberen Teile der Haltungen in das Gelände eingeschnitten, im unteren Teile durch Dämme von 15 m Kronenbreite eingefaßt.

Der Regulierungsplan der Schweiz stützt sich auf die konkreten, günstigen Erfahrungen, die bei der Regulierung der Rheinstrecke Straßburg-Sondernheim gemacht wurden. Es soll innerhalb des 200—250 m breiten Korrektionsquerschnittes des Rheines mit Hilfe von Buhnen, Leitwerken und Sohlenschwellen eine schmale Niederwasserrinne eingebaut werden, um auf diese Weise eine Schiffahrtsstraße herzustellen, die fast während des ganzen Jahres eine Mindestwassertiefe von 2 m bei einer Breite von 75 m bietet. Man kann nach Ausführung der Regulierung fast das ganze Jahr hindurch die Schiffahrt bis Basel betreiben, während heute dafür nur die Sommermonate in Betracht kommen.

Eröffnungsrede des Vorsitzenden.

Die Tagung, die von den beteiligten Kreisen zahlreich besucht und von lebhaftem Interesse begleitet war, eröffnete der Vorsitzende des Vereins, Generaldirektor Welker-Duisburg mit folgenden Ausführungen:

Meine sehr geehrten Herren! Im Namen des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen erkläre ich die Sitzung für eröffnet und heiße Sie herzlich willkommen. Gestatten Sie mir zunächst eine kurze allgemeine Unterrichtung über die Kreise, an die unsere Einladung ergangen ist. Nach mehrjähriger Gewohnheit bittet der Verein die ihm angeschlossenen Handelskammern des Rheinstromgebiets — und es gehören ihm sämtliche als ordentliches Mitglied an — in Zeitabständen von einigen Monaten zu sogenannten Schiffahrtssitzungen mit den Handelskammern. Bei diesen Zusammenkünften werden die Schiffahrts- und Hafenfragen des gesamten Rheinstromgebiets, soweit sie von grundsätzlicher oder allgemeiner Bedeutung sind und gemeinsames Interesse in Anspruch nehmen, beraten. Das Ergebnis der Beratung ist in der Regel eine gemeinsame Stellungnahme zu derartigen Fragen. Sobald nun der Verein Kenntnis von dem Stande der Oberrheinfrage, die uns heute beschäftigen wird, erhalten hatte — und das war erst seit kurzem der Fall —, erschien es uns Pflicht, nicht nur zu dieser Frage Aufschluß von der Reichsregierung über den Stand der Angelegenheit zu erlangen, sondern sie auch durch eine Kommission von Schiffahrtssachverständigen eingehend prüfen zu lassen und alsdann von dem Ergebnisse dieser Prüfung nach gewohnter Weise die uns angeschlossenen Handelskammern zu unterrichten. Meine Herren, wenn das erst heute und reichlich kurz vor den amtlichen Verhandlungen, die in den ersten Tagen des März beginnen sollen, geschieht, so liegt die Schuld dafür nicht bei uns. Es hat vielmehr erhebliche Mühe gekostet, von den zuständigen amtlichen Stellen überhaupt Unterlagen und Auskünfte in dem erforderlichen Mindestmaße zu erhalten, obwohl es sich um eine Frage handelt, die nicht nur die unmittelbar beteiligten Kreise der Wirtschaft, insbesondere des Oberrheins, sondern die Oeffentlichkeit des gesamten Rheinstromgebiets mit Recht lebhaft interessiert.

Diese außerordentliche Bedeutung des vorliegenden Problems ist auch der Grund dafür, daß wir zu der heutigen Sitzung auch die Fachverbände der Schiffahrt im Rheinstromgebiet und führende Wirtschaftsvertretungen der Industrie und Landwirtschaft, sowie insbesondere die Presse mit der Bitte um Teilnahme an unseren Verhandlungen eingeladen haben. Ich begrüße auch die Herren dieser Gruppen heute in unserem Kreise und hoffe, daß Sie durch Bericht und Aussprache wertvolle Aufschlüsse über den Fragenkomplex, der uns beschäftigt, erhalten werden.

Wenn ich sodann zur Sache übergehen darf, so ist bekannt, daß es sich bei der heutigen Beratung um ein Problem von fast ehrwürdigem Alter handelt. Wir wissen, wie in der Vorkriegszeit Schweizer Kreise mit einer oft bewunderungswürdigen Schiffahrtsbegeisterung die Frage der Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nach Basel verfolgt und gefördert haben, allen voran der bekannte Nationalrat Gelpke, der verdiente Propagandist für die Schiffbarmachung des Oberrheins bis Basel. Auch den deutschen Rheinschiffahrtstreibenden lag die Frage schon vor dem Kriege lange Zeit am Herzen, und sie gerade sind es gewesen, die diesem Interesse auch einen betrieblich praktischen Ausdruck gaben. So unvergeßlich

ist mir selbst die Versuchsfahrt, die ich im Jahre 1904 mit dem Reeder Johann Knipscheer auf einem für diese Fahrt behelfsmäßig eingerichteten Schleppdampfer mit Anhang nach Basel unternahm. Gewiß war diese Fahrt damals ein Wagnis, aber sie lieferte doch manche wertvollen betriebstechnischen Hinweise und belebte wesentlich das Interesse an der Benutzung des freien Stroms für die große Güterschiffahrt bis Basel. Mit vielem Eifer und Geschick nahm sich alsdann der bekannte Reeder Josef Fendel sen., Mannheim, der Fahrt nach Basel an, und ihm folgte die Badische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, in den letzten Vorkriegsjahren auch die Vereinigten Spediteure und Schiffer, später die Rhenania-Gesellschaft. Wesentlich die Fahrzeuge dieser Gesellschaften sind es gewesen, die den Verkehr nach Basel auf dem freien Strome vor dem Kriege bewältigten. Während und nach dem Kriege hat sich mit erheblichen Erfolgen auch die Schweizer Schleppschiffahrt durch die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft in Basel der Fahrt angenommen. Handelt es sich somit für uns alle um eine Frage, die uns schon seit Jahrzehnten naheliegt, so glaube ich auch daraus das Recht und die Pflicht für uns ableiten zu können, daß wir uns am heutigen Tage mit der Frage der Schiffbarmachung des Oberrheins bis Basel befassen.

Gestatten Sie mir aber, meine Herren, daß ich für die sachliche Behandlung des Problems noch eine Bitte nach 2 Richtungen ausspreche. Ich bitte Sie, unsere Sitzung als eine reine Arbeitssitzung aufzufassen, der jeder repräsentative und propagandistische Charakter fehlen soll. Ich habe mir daher auch erlaubt, zu Eingang meiner Ausführungen die Begrüßung unserer Gäste nur allgemein und ohne Hervorhebung einzelner Persönlichkeiten auszusprechen. Sodann bitte ich Sie, bei der Erörterung der Frage auf die Darlegung und Bewertung politischer Gesichtspunkte zu verzichten. So nahe es auch liegen mag, namentlich angesichts der Lage, in der wir Deutschen uns befinden, im Zusammenhange mit dem vorliegenden Problem auch die politischen Beziehungen und Gesichtspunkte zu behandeln, so wenig möchte ich das Gremium dieser Sitzung für die Erörterung der politischen Fragen als zuständig bezeichnen. Die Gesichtspunkte, aus denen wir den Gegenstand der Tagesordnung betrachten, sind m. E. rein technischer und wirtschaftlicher Art. Wenn wir das beachten, haben wir auch die Gewißheit eines zuverlässigen Bodens für unsere Erörterungen, eine Gewißheit, die um so höher zu veranschlagen ist, als die Verantwortung für die Stellungnahme überaus schwer wiegt.

Begrüßungsansprache des Oberbürgermeisters der Stadt Mannheim.

Im Anschlusse daran hieß Oberbürgermeister Dr. Kutzer-Mannheim die Anwesenden im Namen der Stadt und des Stadtrats Mannheim herzlich willkommen. Das Interesse der Stadt Mannheim an der zur Beratung stehenden Frage begründete er dann im Anschluß an die Begrüßungsworte:

„Es bedarf keiner weiteren Darlegungen, daß Mannheim das größte Interesse an Ihren Verhandlungen hat. Kaum eine andere Stadt ist wie Mannheim mit Ludwigshafen ein „Kind" des Rheines, mit diesem Strom aufs innigste verwoben. Ob Mannheim als Standort industrieller Unternehmungen gedeiht, hängt mit davon ab, ob die Rheinschiffahrt gedeiht und wirtschaftlich geübt wird.

An den Fragen der Rheinschiffahrt ist Mannheim seit etwa einem Jahrhundert aufs lebhafteste beteiligt. Wir hatten schon vor bald 100 Jahren die Dampfschiffahrt auf dem Rhein, aber keine Schiffahrtsstraße; erst in einem 50jährigen Kampfe wurde sie erobert; Mannheim und seine Handelskammer nahm daran lebhaften Anteil. Wir kämpften auch stets für die Freiheit des Rheines, für ungehinderte Schiffahrt, für Freiheit von Zöllen und Gebühren und für die Sicherheit des Rechtes der Schiffahrt. All die Pläne der Fortführung des Groß-Schiffahrtswegs und des ganzen Netzes der Schiffahrtstraßen, die vom Rhein ausgehen, wurden in Mannheim aufmerksam verfolgt. Große Unternehmungen, die in Mannheim blühten, Reeder, Schiffer, Spediteure, Strombauer gewannen nicht nur einen immer reicheren Wirkungskreis, sondern auch ausgezeichnete Erfahrungen und Einsichten auf dem ganzen Gebiete der Wasserwirtschaft und der Stromtechnik. Auch unsere Handelskammer arbeitete tätig und unermüdlich mit und genießt besonderes Ansehen auf dem ganzen Gebiete der Wasserwirtschaft und des Stromverkehrs. Daher mußte es wundernehmen, daß, während sonst unsere sachverständigen Kreise immer gehört wurden, während sonst ihre Gutachten als wertvoll anerkannt und gesucht wurden, diesmal über das neueste Projekt des Schiffahrtswegs zwischen Straßburg und Basel durch einen Kanal auf dem linken Rheinufer kaum etwas bekannt wurde, daß es vielmehr geheim gehalten wurde. Wir danken umsomehr dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, daß er sich Einsicht in die Pläne verschaffte, daß er hierher kommt und auch unseren Kreisen Gelegenheit zur Kenntnisnahme und zur Aeußerung gibt.

Ich habe schon ausgeführt, daß Mannheim immer die Freiheit der Schiffahrt gefordert hat. Waren schon vor Jahrzehnten Mannheimer Wirtschaftskreise gegen den „Lateral-Kanal" auf dem linken Ufer, als es noch deutsch war, so müssen umso mehr Bedenken bestehen, ob heute auf einem Kanal der linken Rheinseite nicht die Schiffahrt anderen Hemmnissen unterworfen ist als nur denjenigen, die aus der Natur der Sache entspringen.

Die Schiffahrt sollte den Weg erhalten, der die größte Sicherheit des Betriebes und die bestmögliche Wirtschaftlichkeit verbürgt. Darüber näheres zu sagen, wird die Aufgabe der heutigen Tagung sein.

Man wird auch verlangen dürfen, daß die bestehenden Schiffahrtsunternehmungen und Speditionen und die ganze mit dem Verkehre verbundene Wirtschaft nicht durch die Art der Schiffbarmachung aus ihrem natürlichen Wirkungskreise abgedrängt werden, vielmehr daß sie durch die Ausdehnung der Schiffahrt in ihrer Entwicklung gefördert werden. Auch hierwegen hat Mannheim und seine Wirtschaft an den heutigen Ausführungen das größte Interesse. Wir wollen also, daß der neue Rheinweg allen Nationen frei und ungehindert offen steht und daß er so gewählt wird, daß hinsichtlich der Betriebssicherheit wie der Wirtschaftlichkeit der größtmögliche Nutzen erreicht wird.

Möge die heutige Tagung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen diesen Wünschen entsprechen und segensreich verlaufen; möge sie wirkungsvoll sein.

Der Bericht der Sachverständigen.

Nachdem Reg.-Rat Wittmann-Karlsruhe eine Reihe technischer Erläuterungen an der Hand zahlreicher Pläne und Karten zu den beiden Entwürfen des Seitenkanals und der Oberrheinregulierung gegeben hatte, nahm der Berichterstatter der vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen für diese Frage eingesetzten Sachverständigenkommission, Reedereidirektor Fendel-Mannheim, das Wort zu einem eingehenden Vortrage. Auf Grund der Arbeiten der Sachverständigenkommission gelangte er dabei vom Standpunkte der Schiffahrtspraxis aus zu einer entschieden ablehnenden Stellungnahme zu dem Projekt des Seitenkanals, da es der nach dem Friedensvertrage notwendigen Voraussetzung der ungehinderten Ermöglichung der freien Schiffahrt und der Gewährleistung der Schiffbarkeit durchaus nicht Rechnung trage.

Im einzelnen führte der Vortragende aus:

1. Der Hauptzweck des Kanals ist die Kraftgewinnung, nicht das Streben, eine für die Schiffahrt besonders günstige und geeignete Wasserstraße zu schaffen. Der projektierte Kanal läßt die Fortsetzung der Schiffahrt in der Weise, wie sie bisher nach Straßburg betrieben wird und nach Durchführung der Rheinregulierung und Höherlegung der Kehl-Straßburger Brücken auch nach Basel betrieben würde, nicht zu. Die Firmen, die die Schiffahrt nach Basel betreiben und aufnehmen wollen, müßten sich mit neuem für den Kanal geeignetem Schleppdampfermaterial versehen, für das sie nur eine vorübergehende Beschäftigung auf dem Kanal haben würden.

2. Die Stromgeschwindigkeit auf dem Kanal, die auf der ausnutzbaren Breite ungefähr 1,5 Sekundenmeter betragen würde, läßt eine sichere Schiffahrt zu Tal nicht zu, weil ein Aufdrehen der Schleppzüge bei plötzlich notwendiger Unterbrechung der Fahrt infolge von Havarien, Nebel und dergl. bei dieser Stromgeschwindigkeit auf dem schmalen Kanal nicht möglich ist.

Zu Berg erfordert die Stromgeschwindigkeit eine weit größere Kraftaufwendung, als nach den bisherigen Besprechungen in den Fachzeitschriften angenommen wurde.

3. Die auf dem Kanal vorgesehenen Schleusenanlagen sind durchaus ungenügend. Die Schleusen müßten eine Länge von 280 m haben, die Vorhäfen eine solche von 750 m am unteren und 1500 m am oberen Ende, wenn sie bei der vorgesehenen Stromgeschwindigkeit die Möglichkeit bieten sollen, Schleppzüge mit 3 Anhängen ohne Gefahr in den Unterhafen zu Berg einzufahren und geschlossen zu schleusen, ferner gestatten sollen, daß mit großer Geschwindigkeit ankommende Talschleppzüge in dem oberen Vorhafen abgestoppt werden.

Auch bei geringerer Stromgeschwindigkeit müßten noch Aufdrehplätze geschaffen werden.

4. In wirtschaftlicher Beziehung wird die Leistungsfähigkeit des Kanals in den Fachzeitschriften wesentlich überschätzt. Sie ist wegen der sehr umständlichen und langwierigen Schleusungen eine immerhin beschränkte.

5. Die Fahrtdauer auf dem Kanal würde nahezu die doppelte wie auf dem Rheine betragen. Insbesondere hat man anscheinend ein absolut falsches Bild von den Schleusungszeiten, da man sie wahrscheinlich mit Schleusungen auf den Binnenkanälen ohne Strömung und mit kleindimensionierten Schleusen vergleicht.

6. Natürlich würde der Kanal mit allen Nachteilen der anderen Kanäle behaftet sein. Sperrungen infolge Ausbesserung des Kanalbettes, Reparaturen der Schleusen, Eis und dergl. Besondere Gefahren bringt der Kanal dadurch mit sich, daß sein Wasserspiegel an einzelnen Stellen bis zu 14 m über dem Grundwasserspiegel zu liegen kommt.

Zusammengefaßt lautet das Urteil der Sachverständigen dahin, daß der Kanal in seiner Leistungsfähigkeit nicht mit dem regulierten Rheine verglichen werden kann, und daß er keineswegs die Bedingung erfüllt, daß er eine dem Rheine gleichwertige Schiffahrtsstraße bietet.

Aussprache.

An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Aussprache an. Zunächst dankte Geheimrat Lenel, Präsident der Handelskammer Mannheim, dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen für die Einladung zu der Beratung. Er wandte sich gegen die Behauptung, daß die Stadt Mannheim der Regulierung des Oberrheins aus selbstsüchtigen Gründen Widerstand entgegensetze. Der Ausbau des Stromes und der dadurch geförderte Verkehr werde auch für Mannheim von Nutzen sein. Die Ausführungen des Vortragenden hätten bewiesen, daß nur eine Rheinregulierung in Frage käme.

Auch Dr. Most-Duisburg, Erster Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort betonte, daß der Seitenkanal in keiner Weise den Bedingungen des Art. 358 des Friedensvertrages entspreche; er verstoße gegen die Grundsätze der Schnelligkeit, Billigkeit und Sicherheit in der Abwicklung des Schiffsverkehrs. Auch die Befürchtung, daß die Kosten zweifellos durch Abgaben auf die Schiffahrt abgewälzt würden, sei nicht von Hand zu weisen.

Rechtsanwalt Lindeck-Mannheim, Vorsitzender des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia", Duisburg-Ruhrort, teilte mit, daß auch die Partikulierschiffer des Rheines sich auf ihrer letzten Mitgliederversammlung eingehend mit der Oberrheinfrage befaßt hätten und dort auf Grund ernster Besorgnisse eine Entschließung gegen den projektierten Seitenkanal und für die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg-Basel gefaßt worden sei.

Am Schlusse wies Dr. Schmitz-Duisburg, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, angesichts der Tatsache, daß die Verhandlungen über die Frage bisher zwischen den Uferstaaten geheim geführt worden seien, darauf hin, daß die Rheinverkehrsbeteiligten ein Recht darauf hätten, an solchen Verhandlungen, die grundlegend für ihre weitere Entwicklung sind, teilzunehmen und mitzuarbeiten und daß es nicht angehe, sie erst dann damit zu befassen, wenn die Vorarbeiten gleichsam beendet seien. Der Redner schlug im Anschlusse an seine Ausführungen folgende Entschließung vor, die einstimmig angenommen wurde:

Entschließung.

Die auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 27. d. M. in Mannheim versammelten Vertreter sämtlicher rheinischer Handelskammern und führender Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft und Schiffahrt nehmen zur Frage des Ausbaues des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel, wie folgt, Stellung:

1. Die Ausführung des französischen Vorhabens eines Seitenkanals von Straßburg nach Basel würde, wie eine eingehende Prüfung Sachverständiger ergeben hat, eine wesentliche Erschwerung und Veränderung des Betriebes der Rheinschiffahrt gegenüber der bisherigen Art der Betriebsführung auf dem freien Strome zur Folge haben. (Gefahrvolle Navigation, besonders zu Tal; schwieriges Ankern und Aufdrehen der Fahrzeuge. — Nautisch gefahrvolle Schleuseneinfahrten; Zeitverlust an den Schleusen. — Unmöglichkeit, plötzliche Verkehrsanschwellungen glatt aufzunehmen. — Abhängigkeit von Betriebsstörungen an den Schleusen. — Gefahr von Dammbrüchen und Leerlaufen einzelner Haltungen. — Eisbildung im Winter.)

   Die in Art. 358 des Friedensvertrages geforderte Voraussetzung für den Bau des Seitenkanals, daß die Schiffbarkeit weder im Rheinbette noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen beeinträchtigt, noch die Schiffahrt erschwert werden darf, kann daher keinesfalls als erfüllt angesehen werden. Der Ersatz des freien Rheines durch den Seitenkanal hebt vielmehr die freie Schiffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel tatsächlich auf und beeinträchtigt sie auf der übrigen Strecke zum Teil stark.

2. Der Bau des Seitenkanals stellt überdies die grundsätzlich von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigte Regulierung des genannten Abschnittes tatsächlich in Frage. Mit der Regulierung

sind jedoch im Oberrheingebiet auf der Strecke bis Straßburg gerade in dem letzten Jahrzehnt derart eingehende und — wie der Schiffahrt bekannt ist und durch die Verkehrszahlen bewiesen wird — günstige Erfahrungen gesammelt worden, daß die Fortsetzung des Regulierungswerks bis Basel als einer großzügigen Kulturarbeit von internationaler Bedeutung nicht nur eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für die beteiligten Länder, sondern unter dem zu beachtenden Gesichtspunkte der Freiheit der Schiffahrt die allein in Frage kommende technische Möglichkeit der Verbesserung der Schiffbarkeit bis Basel darstellt. (Vorteile der Regulierung: Unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeit. — Leichte Anpassungsfähigkeit bei plötzlichen Verkehrsanschwellungen. — Technisch einheitlicher Schiffahrtsverkehr auf der ganzen Rheinstrecke von Rotterdam bis Basel. — Wirtschaftliche Ueberlegenheit. Fehlen der Nachteile eines Kanalbetriebs.)

3. Angesichts der außergewöhnlichen Bedeutung der zu treffenden Entscheidungen für den gesamten Rheinverkehr wie für die Volkswirtschaft aller Länder des gesamten Rheinstromgebiets, insbesondere des Oberrheines, wird für notwendig gehalten, daß das amtliche Projekt des linksrheinischen Seitenkanals Straßburg-Basel ebenso wie es mit dem einer Regulierung des Rheinstromes dieser Strecke geschehen ist, sowie jeweils alle Beschlüsse der Zentralkommission und der zuständigen Unterkommissionen in dieser Angelegenheit schnellstens vollständig und mit eingehenden Erläuterungen versehen der Oeffentlichkeit übergeben werden.

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für Lübeck als Ostseehafen der Elbe.

Von Dr. G. Lenz, Lübeck.

Das Projekt, Lübeck durch eine künstliche Wasserstraße an den Binnenschiffahrtsverkehr der Elbe anzuschließen und damit dem ganzen Elbgebiet zugleich ein bequemes und billiges Ausfalltor für seine Erzeugnisse nach den Märkten der nordischen Ostseeländer zu eröffnen, ist bereits im 14. Jahrhundert (1391—98) durch den Ausbau des Stecknitz-Kanals in Angriff genommen worden. Diese künstliche Wasserstraße, welche als älteste der deutschen Kanäle in ihren ursprünglichen Zügen noch besteht, diente schon damals dem Güterverkehr elbländischer Produkte nach dem Norden. Ihr Hauptnutzen lag darin, daß sie die mühseligen Salztransporte von Lüneburg durch die Schale über Dömitz nach Wismar entbehrlich machte und ihnen mit erheblicher Wegverkürzung eine billige Verfrachtungsmöglichkeit über Lübeck erschloß. In größerem Ausmaße wurde von Lübeck aus Lüneburger Salz (Travensalz) nach dem salzarmen Norden, besonders nach Südschweden verfrachtet, wo es von den bedeutenden Heringsfischereien in großen Mengen verbraucht wurde. Eine Verbesserung dieses Wasserweges ist später von Napoleon geplant worden, da er die Wichtigkeit dieses Binnenwasserzuges, nicht zuletzt auch aus strategischen Gründen bei einer Blockierung der Nordseehäfen, weitschauend erkannte. Der Anschluß Lübecks an das Wasserstraßennetz der Elbe im Sinne neuzeitlichen Verkehres ist aber erst am Ende des 19. Jahrhunderts durch den Bau des Elbe-Trave-Kanals erfolgt, der dem Elbstrom im Lübecker Seehafen eine Ostseemündung erschloß.



Schleppzug auf dem Elbe-Trave-Kanal.

Lübeck verdankt seine Bedeutung für den Austauschverkehr des Elb-Schiffahrtsgebietes mit den Ostseeländern in erster Linie der Gunst seiner natürlichen Lage. In der südwestlichsten Spitze der Ostsee gelegen, ist die Stadt das natürliche Bindeglied zwischen dem Warenverkehr des Nordens bezw. Nordostens von Europa mit dem deutschen Westen und Süden. Diese günstige Verkehrslage kam bis zur Errichtung des Elbe-Trave-Kanals im Jahre 1900 — der alte Stecknitz-Kanal genügte den Ansprüchen der modernen Verkehrstechnik längst nicht mehr — ausschließlich in einem regen Eisenbahnverkehr mit den elbländischen sowie mit den westlich der Elbe und Saale ge-

legenen Gebieten Deutschlands zum Ausdruck. Der wasserwärtige Anschluß Lübecks an den Stromverkehr des Hinterlandes erfolgte seinerzeit dann unter einer gewissen Zwangslage. Als Hamburg im Jahre 1895 durch die Eröffnung des Nordostsee-Kanals verkehrstechnisch um ca. 790 km der Ostsee näher gebracht wurde, bestand für Lübeck die Gefahr, seine Vorrangstellung als Ostseehafen zugunsten Hamburgs zu verlieren. In der richtigen Erkenntnis, daß eine neuzeitliche Wasserstraßenverbindung mit dem Elbe-Hinterland für Lübecks wirtschaftliche Erhaltung lebensnotwendig sei, schuf der kleine Stadtstaat aus eigener Initiative unter erheblichen Geldopfern in dem Elbe-Trave-Kanal eine moderne Binnenwasserstraße ersten Ranges. Die Kanalstrecke ist schiffahrtstechnisch ebenso vollwertig wie der Elbefluß nach dem Hamburger Hafen. Damit hat Lübeck den Vorsprung, den Hamburg durch seine Annäherung an die Ostsee im Nordostsee-Kanal erhalten hat, wieder ausgeglichen. Der Weg von der Elbe zur Ostsee über Lübeck ist um 150 km kürzer als der Weg durch den Nordostsee-Kanal über Hamburg. Schnellster Transport größter Elbschiffe von 1000 t Tragfähigkeit und darüber wird durch den von der Lübecker Handelskammer geleiteten Regieschleppbetrieb auf dem Elbe-Trave-Kanal gewährleistet. In den Lübecker Seehäfen können Massengüter billig und schnell vom Elbkahn ins Seeschiff umgeschlagen werden.

Der neue Schiffahrtsweg ist für Lübeck eine wertvolle Stütze seiner ohnehin schon bedeutenden Verkehrsstellung im elbländischen Hinterland geworden. Von der böhmischen Oberelbe, den märkischen Wasserstraßen und besonders von der Mittelelbe konnte ein umfangreicher Massengutverkehr teils für den Lübecker Eigenhandel, teils als Umschlagsgut nach den Ostseeländern auf Lübeck konzentriert werden. Dieser bequeme Anschluß an das Binnenschiffahrtsnetz der deutschen und österreichischen Elbe kam nicht nur dem Seeverkehr, sondern auch der aufblühenden lübeckischen Industrie zugute, deren Gedeihen durch den billigen Rohstoffbezug auf dem Wasserwege wesentlich gefördert wurde. Andererseits trug der Absatz der Industrieprodukte nach dem Inland wieder erheblich dazu bei, den Elbkähnen Rückfracht zu bieten und somit indirekt auch die Frachtsätze für den Elb-Talverkehr günstig zu beeinflussen. Wie sehr der Lübecker Verkehr von der Erschließung des Hinterlandes durch den Elbe-Trave-Kanal befruchtet wurde, geht daraus hervor, daß der Seeverkehr Lübecks in dem ersten Dezennium nach Eröffnung des Kanals um 88 % zunahm, ohne daß der Bahnverkehr gelitten hatte. Der Wassertransportverkehr Lübecks mit seinem Hinterlande spiegelt sich in der Statistik des Güterverkehrs auf dem Elbe-Trave-Kanal seit Eröffnung dieses Binnenschiffahrtsweges:

	in 1000 t
1900 (6½ Monate)	115
1905	360
1910	569
1913	766

Während der Kriegszeit hat der Kanalverkehr Lübeck-Elbe noch eine stärkere Inanspruchnahme erfahren. Der Gedanke Napoleons von der Wichtigkeit dieser Binnenwasserstraße bei einer Blockade der Nordseehäfen ist durch den Krieg vollauf bestätigt worden. Die Ursache dafür, daß der heutige Kanalverkehr den Vorkriegsstand noch nicht wieder ganz in voller Höhe erreicht hat, ist wohl letzten Endes auf die allgemeinen ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse Deutschlands sowie insbesondere auf die Beschränkung des Holzimports infolge Darniederliegens des deutschen Baumarktes zurückzuführen.

Der Schwerpunkt des lübeckischen Binnenschiffahrtsverkehrs mit dem Stromgebiet der Elbe liegt vornehmlich in den Verkehrsbeziehungen zur Mittelelbe. Zwar ist der Anteil des Schiffsraumes am gesamten Binnenschiffahrtsverkehr Lübecks mit der Unterelbe am größten, doch findet der bedeutendste Verkehr nach der Ladung mit der Mittelelbe statt. Der binnenwärtige Güterverkehr Lübecks betrug:

	nach dem Schiffsraum		nach der Ladung	
	1913	1923	1913	1923
Unterelbe:	38,3 %	39,3 %	29,7 %	24,7 %
Mittelbe:	23,2	32.0	36,4	52,4
Oberelbe:	14,9	9,1	20,9	15,2

Der gesamte Warentransport, den der Elbe-Trave-Kanal vermittelt hat, beläuft sich, auf die einzelnen Stromgebiete der Elbe verteilt, seit der Eröffnung des Wasserweges auf (in 1000 t):

	Unterelbe	Mittelelbe	Oberelbe
1901	52	100	36
1905	107	177	43
1910	166	268	100
1920	44	236	53
1923	107	229	67

Hiervon ist der Talverkehr gegenüber dem Bergverkehr der bedeutendere. Der Talverkehr, der vor dem Kriege durchschnittlich 50 bis 55 % des Güterverkehrs ausmachte, ist in den Jahren 1922 und 1923 auf 80,2 % bezw. 85,9 % angewachsen. Auch die Schiffstonnage im Talverkehr ist durch Ladungsgut intensiver ausgenutzt worden. Einer Nutzungsziffer für 1913 in Höhe von 53 % steht eine solche von 74,2 % für das Jahr 1923 gegenüber. Die Ziffern für 1924 liegen zurzeit noch nicht endgültig vor, doch ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sich die Wettbewerbsfähigkeit der lübeckischen Binnenschiffahrt infolge der Höhe der Eisenbahnfrachten gehoben hat. Es darf hierbei jedoch nicht unberücksicht bleiben, daß die Elb-Transportverhältnisse während der letzten Jahre von ausnehmend hohen Wasserständen begünstigt wurden. Der Bergverkehr ist hauptsächlich infolge der Einschränkung der Holz- und Roheisentransporte von Lübeck nach dem Binnenlande nicht ganz auf der Höhe der Vorkriegszeit geblieben. Von der allmählichen Wiederbelebung der Holzeinfuhr über Lübeck wird wieder eine wesentliche Steigerung des Bergverkehrs zu erwarten sein. Bedenkt man, daß im Vorkriegsjahr 1913 von dem bedeutenden Holzimport Lübecks aus den Ostseeländern ca. 130 000 t auf dem Kanalwege ins Hinterland zur Verfrachtung gelangten, so wird mit zunehmender Besserung des deutschen Baumarktes auch der Kanalverkehr durch das Holzgeschäft eine wesentliche Steigerung erfahren. Die Höhe und die Bedeutung der Holzverkehrsziffer für die lübeckische Binnenschiffahrt geht daraus hervor, daß die Bergladung an Holz beispielsweise im Jahre 1913 um das Anderthalbfache über die Holzeinfuhr Stettins und Hamburgs zusammengenommen hinausging.*)

Die wichtigsten Binnenhäfen, mit denen Lübeck in den letzten Jahren einen umfangreichen Massengutverkehr unterhalten hat, sind neben Hamburg besonders Städte und Ortschaften der Mittelelbe und der Saale. Von dort werden beträchtliche Mengen Dünge-, Stein-, Siede-Salz und Soda, Alaun sowie Kalk, Gipssteine und Zement nach Lübeck zum Versand aufgegeben. Von der Oberelbe gelangen böhmische Braunkohlen, Glassand, sächsische Sandsteine, Tonröhren etc. über Lübeck nach den Ostseeländern. Von der Unterelbe, insbesondere von Hamburg, gehen in Lübeck in erheblichem Umfange Schwefelkies, Phosphat, Petroleum, überseeisches Holz, Getreide und Zucker auf dem Wasserwege ein. Im Bergverkehr sind es neben Cellulose und Oelen vornehmlich Holz, Roheisen und Steine, die den Binnenschiffahrtsweg über Lübeck nach dem Hinterland nehmen. Den Stückgutverkehr vermitteln regelmäßige Eildampferlinien von Lübeck nach Hamburg

*) Holzeinfuhr aus den Ostseeländern 1913: Lübeck 349 306 t Hamburg 59 215 t, Stettin 23 446 t.

bezw. Magdeburg mit Umladungsmöglichkeit nach Berlin, Dresden, Breslau, Halle etc.

Der weitere Ausbau lübeckischer Binnenschiffahrtsbeziehungen westwärts über das Strombett der Elbe hinaus setzt die Anlage eines gleichwertigen Verbindungskanals mit den Wasserstraßen des deutschen Westens voraus. Da Lübeck zurzeit mit Westdeutschland lediglich durch den Bahnverkehr verbunden ist, wird der gegenwärtige Zustand naturgemäß als Hemmnis für eine günstige Weiter-Entwicklung der Vermittlungsstellung Lübecks im Verkehr zwischen dem deutschen Westen und den Ostseeländern empfunden. Hier setzt die große Aufgabe der nordsüdlichen Kanalverbindung ein, wie sie als Hansakanal oder auch als Nord-Süd-Kanal geplant ist. Der Ausbau dieses Großschiffahrtsweges würde dem deutschen industriellen Westen für den Absatz seiner Massenerzeugnisse einen unmittelbaren Zugang nach der Ostsee eröffnen und ihm gleichzeitig einen billigen Transportverkehr für die Zufuhr nordischer Bedarfsartikel ermöglichen.*) Es sei hier nur auf die Stärkung des Absatzes an deutschem Eisen und westfälischer Kohle, vornehmlich der Bunkerkohle, im Küstengebiet der Ostsee sowie auf die Möglichkeit gesteigerter Zufuhren an nordischem Grubenholz und skandinavischen Erzen auf dem Wasserwege hingewiesen. Das Anwachsen eines solchen nord-südlichen Verkehrsstromes würde für die gesamte mittel- und westdeutsche Binnenschiffahrt wesentliche Vorteile mit sich bringen. Möge die deutsche Wasserstraßenpolitik bei der Entscheidung über die Linienführung des nord-südlichen Großschiffahrtsweges die natürlichen wirtschafts-geographischen Vorteile Lübecks als Elb-Ostseehafen zum Nutzen der gesamten deutschen Binnenschiffahrt nicht außer acht lassen!

Fürstenberg a/O.

Von Bürgermeister Pritzsche, Fürstenberg a. O.

Schon von weitem grüßt der Turm unserer Stadtkirche den niederwärts fahrenden Schiffer, der nach wochenlanger Abwesenheit mit voller Ladung von Cosel der Hauptsadt unseres Reiches zustrebt. Meilenweit winkt der Kirchturm dem mit schwerer Last hinter sich von Stettin heraufkommenden Dampfer, der, Fürstenberg in Sicht, einige Stunden der Erholung in guter Aussicht hat; denn er trifft hier in Fürstenberg immer Berufsgenossen, die Oderauf, Oderab, oder aus dem Westen unseres Vaterlandes auf dem Binnenwasserstraßennetz kommend, hier Station machen.

Die Stadt Fürstenberg ist die Anfangsstation des Oder-Spree-Kanals und wird nach Ausbau des Mittellandkanals der östlichste Binnen-Wasserstraßen-Knotenpunkt der Verbindung vom Rhein zur Oder. Im Anhang an das Gesetz über den Ausbau des Mittellandkanals ist auch der Ausbau des Oder-Spree-Kanals vorgesehen, damit dieser das 1000-Tonnen-Schiff aufnehmen kann, das in Zukunft unsere Binnenwasserstraßen befahren soll und insbesondere für die Beförderung der Güter vom Rhein zur Oder oder von der Oder zum Rhein in Frage kommt. Schon 6 Jahre baut die Reichswasserstraßenverwaltung (vordem das Ministerium für öffentliche Arbeiten) an einem zweiten großen Abstieg, der die unterschiedliche Wasserstandshöhe zwischen Oder und Oder-Spree-Kanal von 14 Metern in einer Staustufe überwinden soll und dessen Schleuse aufnahmefähig für einen ganzen Schleppzug ausgebaut wird. Die Ueberwindung des Höhenunterschiedes in der Wasserhaltung zwischen Oder und Oder-Spree-Kanal erfolgt jetzt durch 3 Schleusen, die aber nur je ein Schiff aufnehmen können. Es ist selbstverständlich, daß die jetzigen Schleusenanlagen hindernd auf den Verkehr der Schiffe einwirken und die Schiffe länger festhalten, als unbedingt nötig ist. Mit dem größer werdenden Verkehr durch Anschluß des Oder-Spree-Kanals an den Mittellandkanal, muß auch für größere Beschleunigung in der Abfertigung der Schiffe Sorge getragen werden. In nicht allzulanger Zeit wird der zweite große Schleusenabstieg fertig gestellt sein, denn ungefähr 1000 Arbeiter rühren täglich die Hände, um das Bauwerk zu vollenden. Die neuzeitlichsten Maschinen (Löffelbagger, Dampfhammer, Rammbäre) sind täglich in Tätigkeit und bewegen das herausgehobene Erdreich hin und her. Ein großer Zementsilo kommt jetzt zur Aufstellung, um die Materialien für den Beton der Schachtschleuse auf maschinellem Wege zu mischen und gleich an die Baustelle zu befördern. Ein mächtiger Kabelkran, der über die 250 m breite Baugrube der Schachtschleuse gespannt ist, bewirkt den Transport der unheimlichen Betonmassen. Eine erstklassige Wasserhaltung ist im Betrieb, die den Grundwasserstand um 15 m senken soll. Ein zweiter Kabelkran mit einer Auslegung von 380 m kommt in allernächster Zeit zur Aufstellung. Zahllose Schienengleise durchziehen die Baugruben, das Baufeld und die Halden und eine Anzahl flinker Maschinen mit langem Feldbahnwagenschwanz bewegt sich auf dem Gleisnetz munter hin und her.

Der Bau hat schon nötig gemacht die Verlegung der Staatsbahn Berlin-Breslau, die eine zweite Verlegung erfährt, wenn der Bau der Schachtschleuse fertig gestellt sein wird. Zahlreiche Wege sind durchbrochen, Chausseen verschoben und das ganze Baufeld neuzeitlich erschlossen.

Bei dieser wirtschaftlichen Umwälzung kann die Stadt selbstverständlich nicht zusehen, sondern muß die Gelegenheit wahrnehmen, und auch ihrerseits alles tun, sich wirtschaftlich zu entwickeln. Zu diesem Zweck hat die Stadt ein vierhundert Morgen großes Gelände zwischen Eisenbahn, dem zweiten großen Abstieg und der Chaussee Fürstenberg—Schönfließ im Enteignungswege erworben. Auf diesem Gelände sollen Industrieunternehmungen zur Niederlassung gebracht werden, die sowohl Wasser- wie Bahnanschluß haben können.

Am zweiten großen Schleusenabstieg baut die Stadt einen vierhundert Meter langen und dreischiffig tiefen Hafeneinschnitt mit einer 70 m langen Wendestelle. An diesem Hafeneinschnitt kommen große Lagerspeicher, Getreidesilos, Krananlagen, Kipper und Kohlenplätze zur Anlage, die wiederum rückseitig mit einer Fahrstraße zur Stadt, an der Forderfront mit Schienenanlagen versehen werden, die die Verbindung mit dem Güterbahnhof herstellen. Damit die auf dem Gelände zur Ansiedlung gebracht werdende Industrie gleichfalls Wasseranschluß hat, werden Stichkanäle in das Gelände hineingebaut. Mit dem Bau des Hafeneinschnitts wurde am 18. November 1924 begonnen, der bis 15. April 1925 fertiggestellt sein muß, weil dann der zweite große Abstieg mit Wasser gefüllt werden soll.

Im Wirtschaftsleben der Stadt herrscht die Schiffahrt vor. Außerdem aber sind zwei große Glashütten vorhanden, deren Belegschaft je 600 Arbeiter und Ange-

*) Hierzu vergl.: Dr. Cords: Lübecks Beziehungen zu Rheinland-Westfalen, Jahrgang 1923, Heft 3, S. 27.

stellte beträgt. Diese Glashütten fabrizieren vorwiegend Beleuchtungsartikel, die nach dem Auslande gehen. Es hieße die Bedeutung der Glashütten unterschätzen, wollte man sie an die zweite Stelle setzen.

Günstig für unsere Industrie ist das Vorhandensein der Kursächsischen Braunkohlenbergwerke, die dadurch billigen Brennstoffbezug hat.

Als dritte große Erwerbsquelle kommt die Korbwarenindustrie in Frage, wovon jetzt zwei Groß-Genossenschaften und eine Aktiengesellschaft vorhanden sind. Die Aktiengesellschaft beschäftigt 200 Korbmacher, während die Genossenschaften sich aus selbständigen Meistern mit ihrem Personal zusammensetzen. Die frühere Spezialität, Reisekörbe, ist abgelöst worden durch die Korbmöbelfabrikation, die weit und breit guten Absatz findet.

Durch die Entwicklung ist auch das Baugewerbe rege, das in den letzten Jahren gute Aufträge an Geschäfts-, Wohnhäusern und Fabrikbauten hatte.

Für den Verkehr sorgen Groß-Verkehrsanstalten: Berliner Lloyd, Schlesische Dampferkompagnie und die 1800 Mitglieder starke Dampfer-Genossenschaft Deutscher Binnenschiffer.

Durch die in den letzten Jahren hervorgetretene aufstrebende Entwicklung ist die Stadtverwaltung genötigt, große Siedlungsflächen bereit zu stellen. Sie unterzieht sich dem durch Ankauf weiter Flächen, die durch einen großzügig angelegten Siedlungsplan erschlossen werden sollen. Neben Gasbeleuchtung ist Elektrizität vorhanden und Wasserleitung und Kanalisation sind 1925 zur Anlage bestimmt.

Die heranwachsende Jugend aus den Glashütten und Korbwarenfabriken sowie dem Bergwerk ist vorwiegend in Fabrikräumen beschäftigt. Für sie muß der Sport erschlossen werden. Auch das zahlreiche Angestelltenpersonal im Verkehrsgewerbe, das der Zimmerluft ausgesetzt ist, verlangt nach Betätigung nach Schluß der Arbeitszeit. Diesen Anforderungen Rechnung tragend, hat die Stadt ein Gelände von 60 Morgen für Sport und Spiel zur Verfügung gestellt, auf dem sie ein Stadion zur Anlage gebracht hat, welches Radrennbahn, 400-m-Lauf, 100-m-Lauf, Fußball-, Hockeyplätze sowie Kampfbahnen für Leicht- und Schwerathletik, Schießstände und Kegelbahnen vorsieht. Große Uebungsplätze für Fußball, Handball, Hockey, Tennis und Turnen sind angelegt. Das Ganze wird umrahmt von einem Waldgürtel, der Schatten spenden und Erholungsbedürftige aufnehmen soll. In einem Waldgarten, der am Kopf des Sport- und Spielplatzes zur Anlage kommt, werden alle Baum- und Straucharten Deutschlands untergebracht, die botanisch bezeichnet, die heranwachsende Jugend mit unserer Natur vertraut machen sollen. Um die Großtaten unserer Kämpfer aus dem Weltkriege festzuhalten und sie den kommenden Geschlechtern ins Gedächtnis zurückzurufen, ist ein Heldenhain vorgesehen, in dem für jeden gefallenen Krieger ein langlebiger Baum gepflanzt ist. Wenn sich einmal der Baumbestand kräftig entwickelt haben wird, dann bildet die Gesamtanlage einen Stadtpark, der, nur wenige Minuten von der Stadt entfernt, auch den Alten und den Siechen zur Erholung dienen kann.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 2 Seite 48) neu beigetreten:

I. Körperschaftliche Mitglieder:

Schiffseigner-Verein Tangermünde zu Tangermünde.

II. Einzelmitglieder:

Landesoberbaurat Blumenthal, Berlin-Schmargendorf, Marienbaderstr. 9 I.

Schiffahrtsdirektor Berthold Gellert, Breslau I, Oderstr. 30.

b) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Generalversammlung des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. Der Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin, der bekanntlich die gesamte Großschiffahrt der märkischen Wasserstraßen umfaßt, hielt vor kurzem seine diesjährige Generalversammlung ab. Der Beratung des geschäftlichen Teiles, in dem u. a. der derzeitige Geschäftsführer des Verbandes, Herr Syndikus Erich Schreiber, in Anerkennung seiner Verdienste um die Organisation zum geschäftsführenden Vorstandsmitglied ernannt wurde, folgte eine eingehende Besprechung der s. Zt. schwebenden Binnenschiffahrtsfragen, an der die Herren Verkehrsdezernenten der Regierung in Potsdam und des Polizeipräsidiums Berlin teilnahmen. Neben der Frage der Organisation der Wasserstraßenverwaltung, der Erhebung von Liegegeldern usw. ist es besonders die der Schiffahrtsabgaben, die nicht nur eine Lebensfrage der Schiffahrt ist, sondern in hervorragendem Maß auch die Interessen der Verfrachter, also insbesondere der Kaufmannschaft, tangiert.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg.

Schiffahrtssitzung mit den rheinischen Handelskammern. Der Verein hatte die ihm angeschlossenen Handelskammern auf Freitag, den 27. Februar 1925, vormittags 9.30 Uhr, in das Rathaus Mannheim zu einer Tagung über die Schiffahrtsstraße Straßburg-Basel eingeladen. Wegen der außerordentlichen Bedeutung der Frage für den gesamten Rheinverkehr wurden zu dieser Sitzung auch die führenden Wirtschaftsvertretungen und Schiffahrtsvereine des Rheinlandes gebeten. Ein näherer Bericht über die Tagung ist auf Seite 70 dieser Zeitschrift veröffentlicht. Wir weisen unsere Mitglieder darauf besonders hin.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. März. Das warme Frühjahrswetter im ganzen Stromgebiet, verbunden mit einem Wasserwuchs, gab Veranlassung, den Betrieb auch auf der oberen Oder allmählich wieder aufzunehmen. Die Reparaturarbeiten an der Schleuse Schwanowitz sind von der Behörde so beschleunigt worden, daß der Schleusenbetrieb bereits am 27. 2. wieder eröffnet werden konnte. Oberhalb liegen rund 200 Talkähne und auch zu Berg haben sich zahlreiche Züge angesammelt, die der Schleuse auf längere Zeit ununterbrochene Beschäftigung bringen werden. In Cosel-Hafen, wo die Zahl der Fahrzeuge auf fast 400 gestiegen war, ist die Umschlagstätigkeit noch gering; es ist jedoch in den nächsten Tagen mit einem regen Betrieb zu rechnen. — In Stettin wurden einige Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Der Verkehr in Hamburg beginnt lebhafter zu werden.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 11. März. Der Schiffahrtsverkehr Hamburg-Berlin war im Berichtsmonate verhältnismäßig flau, ebenso der Verkehr von Schlesien, obwohl die Wasserstandsverhältnisse auf der Oder vollschiffige Ladungen mit 1,50 m Tiefgang gestatteten. Die Transporte von Berlin nach Hamburg bewegten sich in normalen Grenzen. Auch über den Magdeburger Verkehr ist Neues nicht zu berichten. Mit dem 1. März wurde die Schiffahrt auf dem Großschiffahrtswege Berlin—Stettin wieder freigegeben. Am 28. 2. 25 drohte der Schiffahrt auf der unteren Havel durch die Beschädigung der Schleusentore Gartz eine empfindliche Schädigung. Dank der schnellen Inangriffnahme und Durchführung der Reparaturarbeiten von seiten der Wasserbaubehörde konnte die Schleuse Gartz bereits am 2. 3. 25 wieder dem Verkehr übergeben werden.

Elbe.

Magdeburg, 2. März. I. Unterelbe. Der Februar 1925 brachte durchweg mildes Wetter, sodaß, trotzdem der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb erst am 20. Februar aufgenommen ist, auf der Strecke Hamburg-Aussig Verschiffungsgelegenheit während des ganzen Monats gegeben war. Der Wasserstand der Elbe war durchweg günstig. Es zeigte der Dresdner Pegel am 26. Januar 183 cm unter Null, am 30. Januar 188 cm unter Null, am 1. Februar 150 cm unter Null, am 4. Februar 74 cm unter Null. Die Zufuhr von Importgütern war im Februar gering. Von Elbeverschiffung wurde mit Rücksicht auf die immerhin bestehende Gefahr des Einwinterns in vielen Fällen Abstand genommen. Es bestand keine Möglichkeit, die in Hamburg befindlichen erheblichen leeren Schiffsräume zu beladen und hatte dieses leider auch ungünstige Auswirkung auf die zu erzielenden Frachten, die Ende des Monats Februar wieder einen Tiefstand erreichten, der kaum Deckung der Selbskosten zuließ. Die an die Privatschiffer zu zahlenden Anteilfrachten senkten sich demzufolge ebenfalls. Es wurden im Februar gezahlt zur Mittelelbe: 4 Pfg., zurückgehend bis auf etwa 2 Pfg.; Sachsen: 6 Pfg., zurückgehend bis auf etwa 3 Pfg.; Tschechoslowakei: 8 Pfg., zurückgehend bis auf etwa 4 Pfg. An Massengütern kamen hauptsächlich Getreide, Schwefelkies, Salpeter, Mehl, Jute, Kupfer zur Verschiffung. Von einer Erhöhung der in der Liste vom 5. 6. 1924 festgelegten Nebengebühren, die am 1. 11. teilweise Aenderungen erfahren haben, wurde trotz der am 1. 2. 25 eingetretenen Erhöhung der Hafenarbeiterlöhne im Interesse der Verbilligung der Hamburger Umschlagsspesen bis auf weiteres Abstand genommen. Recht interessante Ausführungen und Vergleichszahlen bringen die „Hamburger Nachrichten“ mit dem am 8. 2 veröffentlichten Artikel „Hamburgs Flußschiffahrtsverkehr 1924“. Nach diesen vom Handelsstatistischen Amt gegebenen Zahlen kamen in Hamburg von der Oberelbe an: 1913: 7 210 736 t, 1924: 4 521 284 t, gingen von Hamburg nach der Oberelbe ab: 1913: 8 562 651 t, 1924: 4 406 591 t. Stellt man diesen Verkehrsziffern der Binnenschiffahrt die in der Nr. 5 der „Hafenverkehrszeitung“ veröffentlichten Ziffern der Seeschiffahrt — 1913: 14 615 000 t seewärts einkommend, 1924: 15 892 000 t seewärts einkommend — gegenüber, so ist auffällig, daß die Tonnenzahl der seewärts einkommenden Güter größer geworden ist, während die Tonnenzahl der mit Binnenschiffen von Hamburg abgegangenen Güter sich um fast die Hälfte vermindert hat. Es ist hiermit der sprechendste Beweis dafür erbracht, daß sehr erhebliche Mengen Güter, die in den Vorkriegsjahren Verladung mit Elbefahrzeugen gefunden haben, mit Hilfe der die Binnenschiffahrt schädigenden Tarifmaßnahmen der Reichsbahn bahnseitig verladen worden sind. — II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Die Verladungen in Kali und Steinsalz hielten sich in verhältnismäßig engem Umfange. Die Frachten nahmen daher eine weichende Haltung ein. Auch das Stückgutgeschäft bewegte sich in mäßigen Grenzen. Die regelmäßige Schiffahrt wurde von den Gesellschaften am 20. Februar wieder aufgenommen. Infolge des geringen Güterangebots war Kahnraum ausreichend vorhanden. Die Wasserstände waren während des Berichtsmonats durchweg sehr günstig und gestatteten die volle Ausnutzung des Kahnraums. Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. Februar 66 cm und erreichte unter ständigem Wuchs am 17. d. Mts. 170 cm. Seitdem ist ein mäßiger Rückgang zu verzeichnen. b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach Böhmen mußten Anfang des Monats eingestellt werden, da in den Empfangsplätzen Stockungen eingetreten waren. Im Stückgutgeschäfte gelangten Zucker- und Mehltransporte nach Dresden und Tetschen zur Verladung. Der Güterempfang ab Hamburg ließ wie stets sehr zu wünschen übrig. Infolgedessen waren die Bergfrachten stark gedrückt und ließen keinen ausreichenden Gewinn für die Schiffahrtsunternehmungen übrig. — III. Oberelbe. Die Ankünfte zu Berg waren entsprechend der flauen Geschäftslage in Hamburg nicht erheblich. Bei den an den tschechoslowakischen Umschlagsplätzen entlöschten Importgütern handelt es sich vorwiegend um Salz, Salpeter Getreide und Stückgüter. An den sächsischen Umschlagsplätzen kamen Getreide, Tabak, Mehl, Zucker (von der Mittelelbe) und Stückgüter zur Entlöschung, welch letztere vorwiegend im Eilverkehr befördert wurden. Das Talgeschäft von der Tschechoslowakei war schwach. Die Zuckerabladungen gehen nur schleppend vor sich, weil Absatzschwierigkeiten bestehen und auch die Verladungen von Schnittholz waren nicht umfangreich. An sonstigen Exportgütern sind noch Glas und Glaswaren zu nennen. An den sächsischen Umschlagsplätzen entwickelte sich der Talverkehr den Verhältnissen entsprechend befriedigend, wenn auch die zum Abtransport gekommenen Mengen noch geringer sind, als in der eigentlichen Betriebszeit. Es sind hier hauptsächlich zu nennen: Getreide, Briketts, Holz, sowie im Stückgutverkehr Papier, Pappen und Glaswaren. Infolge des ungenügenden Ladungsangebots haben sich an den tschechoslowakischen Umschlagsplätzen ziemlich erhebliche Kahnraumreserven gebildet. — Der Wasserstand war während dieses Monats für den Schiffahrtsbetrieb durchgängig günstig und zeitweise vollschiffig. Der niedrigste Stand war am Dresdener Pegel — 150 cm am 1. 2., der höchste Stand — 50 cm am 14. 2.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. März. Verkehr in den Häfen Wanne im Monat Februar 1925. Westhafen. Eingegangen beladen

3, leer 136, im ganzen 139 (232) Schiffe. Ausgegangen beladen 145, leer 0, zusammen 145 (230) Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 88 575,3 t (130 740,6 t). Sonstige Güter 2755,9 t (2825.5 t), zus. 91 331,2 t (133 570.1 t). — Osthafen. Eingegangen beladen 19, leer 7, zus. 26 (20) Schiffe. Ausgegangen beladen 7, leer 19, zus. 26 (20) Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 922 t, sonstige Güter 9271,9 t (8181,9 t. zus. 10 263,9 t. — Gesamtgüterumschlag in und außer Richtung Duisburg (Inland) 25 767,3 (38 908.5) t. Duisburg (Ausland) 36 119 (45 278,8), Emden 11 645.2 (35 975,6), Bremen 18 268,1 (15 358.6), Hannover 9779,5 (6237,5) zus. 101 579.1 (141 759). Kleinbahnverkehr Zechenanschlüsse 87 237,3 (119 247,1). Zufuhr über die Reichsbahn 11 073 (19 928) t. Abfuhr über die Reichbahn 9685 (15 587) t. Lokalverkehr 17 666 (21 394). zus. 125 661.3 (176 156.1) t.

Im Monat Februar sind in Emden angekommen: Erz von Narvick 38 437 t mit 6 Dampfern, Oxelosund 26 740 t mit 6 Dampfern, Tonerde von Gallerup 150 t mit einem Segler, von Hamburg 460 t mit einem Seeleichter. Leer blieben 34 Dampfer und Seeleichter von zusammen 25 836 Reg.-T. Außerdem bunkerten auf der Durchreise 15 Dampfer im hiesigen Hafen. Seewärts wurden verladen 66 959 t Kohlen mit 38 Seeleichtern und Dampfern, 1900 t Briketts mit einem Dampfer. 370 t Mehl als Teilladung mit 2 Dampfern. 351 t Steine mit einem Dampfer, 113 t Heringe mit einem Motorsegler. Leer verließen 13 Dampfer und Seeleichter von zus. 29 554 Reg. t.

Schiffsgüterverkehr im Dortmunder Hafen vom 1. bis 28. Februar. Angekommen von Rotterdam und Holland 42 Schiffe leer mit 20 245 t Erz und 3631 t Sonstiges. Von Emden sind angekommen 219 beladene und 19 leere Schiffe mit 126 404 t Erz und 3867 t sonstige Güter, von Bremen 8 beladene und 2 leere Schiffe, sonstige Güter 3179 t. Rhein-Herne-Kanal und Rhein 23 beladene und 10 leere Schiffe mit 11 249 t Erz und 1530 t Sonstigem. Mittelland-Kanal 61 beladene, 2 leere Schiffe mit 32 181 t Erz und 754 t sonstigen Gütern. Die Rubrik Sonstige Güter zusammenaddiert ergibt 12 991 t. Abgegangen nach Rotterdam und Holland 17 beladene und 1 leeres Schiff mit 532 t Kohlen und 6526 t sonstigen Gütern. Emden 7 beladene und 41 leere Schiffe mit 2410 t Kohlen und 157 t sonstigen Gütern. Bremen 8 beladene und 0 leere Schiffe mit 4301 t Kohlen und 107 t sonstigen Gütern. Rhein-Herne-Kanal und Rhein 2 beladene, 203 leere Schiffe und 300 t Kohle und 147 t sonstigen Gütern. Mittelland-Kanal 4 beladene, 4 leere Schiffe mit 2359 t Kohle und 0 sonstigen Gütern; zus. 9902 und 6937 t. Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar bis 28. Februar 25 415 417 t (12 480 t). Die in Klammern beigefügten Zahlen bedeuten die Verkehrszahlen für den gleichen Zeitraum des Kalenderjahres 1924.

Hamm, 13. März. Bericht über den Verkehr im Hafen Hamm während des Monats Februar 1925. In dem Berichtsmonate sind 1 Güterdampfer und 22 Frachtschiffe beladen mit 2043 t Getreide, Mehl, Futtermittel und Samen, 3655 t Knüppel, 11 t Elektrolytkupfer, 3668 t Kohlen, 110 t gebr. Säcke = 9487 t Güter und 6 Leerschiffe angekommen. Abgefahren bezw. abgeschleppt sind 1 Güterdampfer und 30 Schiffe, darunter 16 Kähne, beladen mit 3157 t Zement, 486 t Draht, 1355 t Kohlen = 4998 t Güter. Umgeschlagen wurden vom Wasser: 4211 t Kohlen, 3655 t Knüppel, 2362 t Getreide und Futtermittel, 110 t gebr. Säcke = 10338 t Güter. Zum Wasser gingen: 1355 t Kohlen, 486 t Draht, 2857 t Zement = 4698 t Güter.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 7. März. Zu Beginn des Februar haben schwerer Nebel und Wasserstand die Schiffahrt stark behindert. Erst gegen Mitte des Monats traten günstigere Verhältnisse ein. So war es wieder möglich, daß Rheinschiffe, ohne leichtern zu müssen, auf dem kanalisierten Main bis nach Aschaffenburg fahren konnten. Infolgedessen hat sich auch der Hafenverkehr gegen den Vormonat gehoben. Die Umschlagsvorrichtungen waren einigermaßen gut beschäftigt. Auch Kaliverladungen waren wieder möglich. Immerhin ist infolge der Geldknappheit das Schleppgeschäft stiller geworden. Im übrigen hat sich der Hafenverkehr wie folgt entwickelt: a) Ankunft: Osthafen 142 Fahrzeuge mit 73 783 t Ladung, Westhafen 110 Fahrzeuge mit 31 685 t Ladung, zus. 252 Fahrzeuge mit 105 468 t Ladung; b) Abgang: Osthafen 29 Fahrzeuge mit 5631 t Ladung, Westhafen 28 Fahrzeuge mit 6611 t Ladung, zus. 57 Fahrzeuge mit 12 242 t Ladung. Gesamtverkehr 309 Fahrzeuge mit 117 710 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Februar 1925.

Während im Januar die Rheinschiffahrt noch ein verhältnismäßig reges Leben aufwies, hat sich ihre Lage im Februar sehr erheblich verschlechtert, um nicht von einem gewissen Stillstand des Verkehrs zu sprechen. Eine große Zahl von Schleppdampfern mußte stillgelegt werden und die leeren frachtsuchenden Kähne, die sich in ungewöhnlich großer Menge im Gebiete der Rhein-Ruhr-Häfen angesammelt haben, zählen nach Hunderten.

Der Wasserstand war im allgemeinen etwas günstiger als im Vormonat, wenn er sich auch im Durchschnitt der Berichtszeit nicht sehr viel über 2 m erhob. Am 2. Februar zeigte der Kauber Pegel seinen Höchststand von 2,35 m während des Berichtsmonats, um dann im regelmäßigen Sinken am 10. des Monats auf 1,90 m zurückzugehen; von da ab bewegte er sich ständig kurz über 2 m und erreichte am 19. Februar vorübergehend die Höhe von 2,12 m; bis zum Ende des Monats erfuhr er wieder eine Senkung bis auf 1,71 m. Infolge des im allgemeinen günstigeren Wasserstandes konnten in der zweiten Februarhälfte die Fahrten nach dem Oberrhein oberhalb Mannheim wieder aufgenommen werden, wenn sie auch völlig ohne jede Wirkung auf das Schleppgeschäft in den übrigen Stromgebieten gewesen sind.

Die Abladungen der Schiffe nach dem Oberrhein erfolgten in der ersten Monatshälfte dem Wasserstand entsprechend auf etwa 2,20 m, bei dem zurückgehenden Wasserstand mußten sie jedoch, etwa vom 20. Februar ab, allmählich auf 2.10 m und am Schluß des Monats auf 2 m eingeschränkt werden.

Der Kohlenversand aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen nach dem Oberrhein hat sich gegenüber dem Vormonat ganz bedeutend verschlechtert und die Verladungen an den Kippern der Häfen sind immer geringer geworden. Die dadurch entstandene mangelnde Beschäftigung wird auf mehrere Gründe zurückgeführt. Einmal ist der süddeutsche Kohlenmarkt bereits mit Kohlen überschwemmt. Selbst bei strenger Kälte wären die oberrheinischen Läger in der Lage gewesen, den Bedarf Süddeutschlands auf lange Zeit zu decken. Infolge des überaus milden Winters jedoch hat eine Räumung der Kohlenbestände nicht in dem voraussichtlichen Maße stattfinden können. Infolgedessen sind die dortigen Umschlagsvorrichtungen, Siebereien, Blechereien, Brikettfabriken, kurz alle Anlagen, die zur Rheinschiffahrt in engerer Beziehung stehen, stark notleidend und mehr oder weniger zum Stillstande verurteilt. Hinzu kommt der wegen des allgemein schlechten Geschäftsganges sehr geringe Kohlenverbrauch der verschiedenen Industrien. Schließlich tut der während des Ruhreinbruchs stark gewordene Wettbewerb der Saar-

böhmischen und schlesischen Kohle das seinige, um die allgemeine Absatzstockung noch zu vergrößern. Hand in Hand mit der geringen Abnahmefähigkeit der Häfen führt die dadurch entstandene ungünstige Lage der Kohlenbergwerke vielfach zu vermehrter Einlegung von Feierschichten.

Der Frachtenmarkt mußte sich dieser allgemeinen Geschäftsflaue naturgemäß anpassen, daher ging die an und für sich schon sehr geringe Fracht im Monat Februar noch um ein weiteres zurück. Während die Schiffsmiete ab den Rhein-Ruhr-Häfen noch zu Beginn des Monats bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort 4 Pfennig pro Tag und Tonne betrug und eine Fracht von 1.20 ℳ (bei halber Ladezeit) und 1.30 ℳ (bei halber Lade- und Löschzeit) ab den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim betrug, wurde in der folgenden Zeit eine Miete überhaupt nicht mehr bezahlt und die Frachten zeigten eine von Tag zu Tag rückgängige Bewegung. Während sie bis zum 9. Februar noch mit 1,20 ℳ notiert wurden, gingen sie Mitte des Monats auf 0,90 ℳ zurück, um gegen Ende des Monats auf 0,80 ℳ (bei ganzer Lade- und Löschzeit) und 0,85 ℳ (bei halber Lade- und Löschzeit) zu sinken. Ab Rhein-Herne-Kanal nach Mannheim ging die Fracht von 1,40 ℳ bis auf 1,— ℳ in der ersten Monatshälfte und auf 0,95 ℳ in der zweiten Monatshälfte zurück (notiert am 21. Febr.).

Das Geschäft nach Holland entsprach zwar längst nicht mehr der früheren Lebhaftigkeit, konnte sich jedoch vor allem im Hinblick auf die Kohlenverladungen nach Rotterdam und die Abfuhr von Reparationskohlen über Rotterdam und nach Belgien zunächst einigermaßen halten. Infolge des übergroßen Angebots an Leerraum jedoch gingen auch diese Frachten ebenfalls stark zurück. Zu Anfang des Monats wurden für Frachten nach Rotterdam 0,75 Gulden (bei freiem Schleppen) und 0.85 Gulden (ohne freies Schleppen) je Tonne bezahlt. Diese Frachten gingen bis zum 11. Februar auf 0,55 Gulden je Tonne bei freiem Schleppen bezw. 0,65 Gulden je Tonne ohne freies Schleppen zurück. Alsdann erfolgte die Frachtnotierung in deutscher Währung, und zwar wurde vom 12. Februar bis zum 21. Februar die Fracht nach Rotterdam mit 0,90 ℳ je Tonne bei freiem Schleppen und 1,05 ℳ ohne freies Schleppen notiert. Am 23. Februar sanken diese Sätze noch auf 0,80 bezw. 0,95 ℳ, worin bisher keine Aenderung eingetreten ist.

Auch der Schleppverkehr zum Oberrhein, welcher während der letzten Monate schon kaum lohnend war, ist infolge des äußerst geringen Kahnumlaufs und der hierdurch bedingten Beschäftigungslosigkeit der Boote bei den gedrückten Schlepplöhnen direkt verlustbringend. Infolge des großen Mangels an Schleppgut legten die Bootebesitzer ihre Dampfer zum großen Teil still. Auch die größeren Reedereien sind bereits dazu übergegangen, einen großen Teil ihrer Dampfer, die sie nicht mit eigenen Schiffen beschäftigen können, stillzulegen. Während der Schlepplohn nach Mannheim vom 1. bis 17. Februar 1,05—1,10 ℳ betrug, ging er an den folgenden Tagen (bis zum 21. Februar) auf 1,00—1,10 ℳ und in den letzten Tagen des Monats auf 1,00 ℳ zurück. Dieser Schleppsatz kann jedoch in keiner Weise als Maßstab für die Rentabilität der Boote dienen, da diese häufig tage- und wochenlang liegen mußten, um einen Schleppzug zu erhalten.

Die Getreidespedition wies nur ganz geringe Ankünfte auf. Auch Mehl kam nur in geringen Mengen an, sodaß die Betriebe nur sehr schwach beschäftigt waren. Die Getreidepreise waren so hoch, daß von den Händlern vorsichtigerweise größte Zurückhaltung geübt wurde, sodaß auch das Lagerungsgeschäft immer schlechter wurde.

Das Umschlagsgeschäft in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war infolge der bereits geschilderten Verhältnisse äußerst schlecht. Eine gewisse Belebung konnte nur der Erzverkehr vornehmlich nach den Dortmunder Werken aufweisen, da der Dortmund-Ems-Kanal vorübergehend gesperrt war. (Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Frachtenstundung. Die Frachtenstundung wird sich künftig wie folgt regeln:

I. Das monatliche Frachtenstundungsverfahren bei der Reichsbahn ist am 1. März 1925 aufgehoben.

II. Die Deutsche Reichsbahn wird die eintägige Frachtenstundung unter Erhebung von 1 v. T. Zinsen grundsätzlich da beibehalten, wo sie bis jetzt in Anspruch genommen worden ist. Auf Antrag wird sie auch die Vorauszahlung der Tagesschuldsumme da genehmigen, wo der Antragsteller und die Eisenbahngüterkasse bei der gleichen Bank ein Konto unterhalten. Den Güterkassen werden künftig nur Konten bei der Deutschen Verkehrs-Credit-Bank eingeräumt werden. Im Falle der Vorauszahlung fällt die Gebühr von 1 v. T. fort.

III. Die Deutsche Verkehrs-Credit-Bank wird einen 14-tägigen Kredit unter Erhebung von 3 v. T. Zinsen gewähren, wenn sich die Firmen dem Verfahren der Deutschen Verkehrs-Credit-Bank anschließen. Die Zahlung der Frachten zuzüglich der Gebühren von 3 v. T. erfolgt am 1. und 16. eines jeden Monats auf das von der Deutschen Verkehrs-Credit-Bank näher zu bezeichnende Bank-Konto.

IV. Die Reichsbahn wird auch ein tägliches, summarisches Frachtenzahlungsverfahren genehmigen, und zwar unter Fortfall der für die eintägige Frachtenstundung zu erhebenden Gebühr von 1 v. T. Verkehrtreibende, die sich dem Bankstundungsverfahren (Provision: 3 v. T. für 14tägige Stundung) nicht anschließen wollen, oder die ihre bisherige eintägige Stundung nicht beibehalten wollen, können sich daher dieses Verfahrens bedienen, für welches die Reichsbahn folgende Bedingungen aufgestellt hat:

1. Der Verkehrtreibende hat im voraus einen Betrag, der mindestens dem wirklichen durchschnittlichen Frachtschuldbetrag eines Tages entspricht, dem Konto der Abfertigungskasse zu überweisen. (Barhinterlegung.) Dieser Betrag wird nicht verzinst. Regelmäßig zu zahlende Nachnahmen werden bei Ermittlung des Durchschnittsbetrages nicht berücksichtigt.
2. Bei Festsetzung der Tagesschuld können auf Verlangen des Verkehrtreibenden fällige Nachnahmen gutgeschrieben werden.
3. Die Frachtschulden sind täglich entweder bar oder im Wege des Bankabrufes zu bezahlen.
4. Bei Barzahlung muß der Tagesschuldbetrag spätestens am Vormittag des folgenden Werktages eingezahlt sein.
5. Bei Zahlungen im Wege des Bankabrufes müssen der Verkehrtreibende und die Abfertigungskasse bei der gleichen Bankanstalt (nicht nur Verkehrs-Credit-Bank) ein Konto besitzen. Die Eisenbahnkassen dürfen zur Ermöglichung der summarischen Frachtvorauszahlung

neue Bankkonten nur bei der Verkehrs-Credit-Bank errichten. Die Bankanstalt hat den jeweiligen Tagesschuldbetrag auf Abruf durch die Abfertigungsstelle dem Konto der Eisenbahnkasse mit Wert von dem auf die Entstehung folgenden Werktage gutzuschreiben.

6. Gebühren werden nicht berechnet.
7. Die Bedingungen für eintägige Frachtenstundung sind sinngemäß anzuwenden.
8. Die Frachtvorauszahlung kann beiderseits jederzeit ohne Angabe von Gründen aufgehoben werden; sie ist insbesondere bei unpünktlichen Zahlungen sofort aufzuheben. Die Eisenbahn ist zur Rückzahlung des nach 1 gezahlten Betrages erst dann verpflichtet, wenn feststeht, daß keinerlei Verbindlichkeit des Verkehrtreibenden gegen die Eisenbahn besteht.

Es sind also künftig 3 Stundungsarten möglich:

a) Das Verfahren der Verkehrs-Credit-Bank für 14tägige Stundung unter Erhebung einer Provision von 3 v. T.
b) Die eintägige Frachtenstundung der Reichsbahn unter Erhebung von 1 v. T. Zinsen. Diese wird da beibehalten, wo sie bisher besteht; neue Stundungsverträge werden nicht abgeschlossen.
c) Die gebührenfreie, summarische Frachtvorauszahlung (in bar oder im Wege des Bankabrufs).

Verschiedene Mitteilungen.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Die diesjährige 7. ordentliche Hauptversammlung findet am 22. und 23. Mai unter Teilnahme des Oderbundes in Breslau statt. Vorläufige Tagesordnung: Donnerstag, den 21. Mai (Himmelfahrtstag) nachmittags Rundgang durch die Stadt; Sitzung des Gesamtvorstandes; Begrüßungsabend. Freitag, den 22. Mai: Geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung in der Technischen Hochschule. Vorträge haben übernommen: Herr Oderstrombaudirektor Fabian, Breslau, über „Die obere und mittlere Oder als Wasserstraße"; Herr Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein über „Die Notwendigkeit des Ottmachauer Staubeckens für die Oderschiffahrt"; Herr Regierungsrat Dr. Werner Teubert, Potsdam, über „Verkehrspolitische Maßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen" und Herr Oberbaurat Wundram, Hamburg, über „Neuerungen auf dem Gebiete der mechanischen Hafenausrüstung". Gemeinschaftliches Abendessen im Savoy-Hotel. Sonnabend, den 23. Mai: Oderrundfahrt, Besichtigung des Stadthafens und der Oderwasserstraße in der Umgebung Breslaus. Sonderzug ab Oderthor-Bahnhof nach Kosel, Besichtigung des Oderumschlaghafens Kosel. Für Sonntag den 24. Mai wird ein Ausflug nach dem Zobten vorbereitet.

Auskunft durch den Breslauer Ortsausschuß der Hafenbautechnischen Gesellschaft zu Händen des Herrn Direktor Hallama des Verkehrsamts der Stadt Breslau, am Hauptbahnhof 1, I; den Oderbund, Sitz Frankfurt a. d. Oder, Rathaus: zu Händen des Herrn Stadtrat Dr. Müller und die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 14, Dalmannstraße 1.

Organisationsbestrebungen in der deutschen Kleinschiffahrt. Auf einer am 13. Februar 1925 in Berlin stattgefundenen Kleinschiffer-Tagung, an der etwa 500 Schiffseigner, hauptsächlich von den märkischen Wasserstraßen, teilnahmen, wurde beschlossen, einen „Reichsverband der deutschen Privatschiffahrt" ins Leben zu rufen, der sich vor allem für die Gewährung von Krediten an die Kleinschiffahrt einsetzen soll. Die wohlorganisierten und äußerst gut geleiteten Kleinschiffer-Verbände der westdeutschen Wasserstraßen und des Odergebiets stehen der Neugründung dieses „Reichsverbandes", der sich wohl in der Hauptsache auf die Mitgliedschaft der Transportgenossenschaft Berlin sowie einiger Versicherungsgesellschaften stützen wird, fern.

Belgische Pläne für das Schelde-Rhein-Kanalprojekt. Wie aus Pressenachrichten hervorgeht, hat die belgische Regierungskommission für die technischen Vorarbeiten des nach dem Versailler Vertrag auszuführenden Schelde-Rhein-Kanals das Projekt Antwerpen—Ruhrort aufgegeben und einen neuen Plan, der eine Verbindung über den Moerdijk-Kanal vorsieht, ausgearbeitet. Die nach diesen Plänen ausgeführte Verbindung Antwerpen—Hollandsch-Diep, die ungefähr 26 m breit und 3,75—4 m tief werden soll, würde eine Verkürzung des ursprünglichen Projekts Antwerpen—Ruhrort um 60 % bedeuten. Naturgemäß würde hierdurch eine erhebliche Reduktion der Baukosten bewirkt werden. Die belgische Regierung werde, wie von offiziöser belgischer Seite verlautet, da Deutschland nach dem Versailler Vertrage zu dem Bau des viel kostspieligeren Kanals Antwerpen—Ruhrort verpflichtet sei, eine Kompensation von deutscher Seite für die durch das Kanalprojekt Antwerpen—Hollandsch-Diep ermäßigten Baukosten verlangen.

Eine Schweizer Richtigstellung. Die Direktion der Nederlandsch-Zwitserschen Rijnvaart Maatschappij schreibt dem Nieuwen Rotterdamschen Courant:

In Ihrem Blatte vom 15. Januar, Abendausgabe B, haben Sie unter der Rubrik Frankreich einen Artikel über die Schiffahrt auf dem Oberrheine gebracht. In diesem Artikel wird behauptet, daß die Ausübung des Schleppdienstes auf dem Oberrhein einer Schweizer Gesellschaft übertragen ist. Mit dieser Gesellschaft wird die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel gemeint. Das Ziel dieser Gesellschaft ist jedoch nicht Schleppdienst, sondern Schiffahrtsbetrieb auf dem ganzen Rheine bis Basel.

Weiter ist die Behauptung, daß diese Schweizer Schiffahrtsgesellschaft von französischer Seite gestützt wird, und daß die 3 größten deutschen Schiffahrtsgesellschaften beschlossen haben sollen, der Schweizer Gesellschaft keine Unterstützung zu verleihen, absolut unrichtig. Die Schweizer Gesellschaft unterhält im Gegenteil gute Beziehungen mit diesen 3 größten deutschen Gesellschaften ebenso wie mit französischen Gesellschaften. Die Organisation der Schweizer Gesellschaft braucht jedoch von keiner der vorgenannten Gesellschaften Unterstützung.

Ausgestaltung des tschecho-slowakischen Schiffahrtsamts. Der „Börsenzeitung" Berlin wird aus Prag geschrieben: Das Gesetz über die Errichtung des tschechoslowakischen Schiffahrtsamts vom Jahre 1920 wurde bisher noch nicht völlig durchgeführt. Aus diesem Grund und um die seit langem sich hinziehenden Kompetenzkonflikte zwischen Handels- und Arbeitsministerium aus der Welt zu schaffen, hat der Handelsminister einen Entwurf ausgearbeitet, durch welchen das Schiffahrtsamt ausgebaut und seine Wirksamkeit im Verhältnisse zu den Ministerien abgegrenzt wird. Der Entwurf wurde vom Ministerrat bereits genehmigt.

Ein Leuchtturm in München. Auf dem Gelände der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 wird gegenwärtig ein Leucht- und Aussichtturm errichtet. Das Bauwerk, in Eisenbeton von der Firma Carl Stöhr ausgeführt, wird mit seiner absoluten Höhe von 41 m auf dem das Stadtbild an sich überragenden Ausstellungsgelände eine prächtige Aussicht in das bayerische Hochland bieten. Das Blinkfeuer, das die Julius Pintsch A.G. in Berlin kostenlos liefert, hat eine Streuweite von 100 km. Voraussichtlich werden auch Läden in den Turm eingebaut.

Von der Deutschen Verkehrsausstellung München. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 bittet uns, folgendes bekannt zu geben:

Der Verlag des offiziellen Kataloges, des Tagesprogramms und der offiziellen Ausstellungszeitung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 ist ausschließlich der Vereinigten Werbestelle der Reichsbahn- und Reichspostreklame München, Neuturmstraße 1/4 übertragen. Diese Stelle ist allein berechtigt, für die genannten Druckschriften zu werben. Werbeversuche von anderer Seite als der genannten stehen in keiner Beziehung zur Verkehrsausstellung. Die Geschäftswelt wird daher in ihrem eigenen Interesse gebeten, von jedem etwaigen Anzeigenwerber den offiziellen Ausweis zu verlangen. Katalog, Tagesprogramm u. Ausstellungszeitung sind die einzigen offiziellen Publikationen der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem Aufsatz über die im Rhein unterhalb Basel geplante Staustufe, Heft 2, ist zu berichtigen:

S. 43. Sp. 1, Z. 10 von unten: Bergfahrt (statt: Langfahrt).

S. 43. Sp. 2, Z. 5 von unten: 5 km (statt 5 m).

S. 43. Sp. 2, Z. 2 von unten: Böschung (statt: Löschung).

S. 44. Sp. 1, Z. 1 von oben, Z. 19 und 26 von unten, Sp. 2, Z. 31 von oben: Fließgeschwindigkeit (statt: Flußgeschwindigkeit).

S. 44. Sp. 1, Z. 2 von oben: 850 cbm/Sek. (statt: 1850).

S. 44. Sp. 1, Z. 28 von unten: ist demnach (statt: dennoch).

S. 44. Sp. 1, Z. 18 von unten: immer noch recht (statt: immer noch nicht).

S. 44. Sp. 2, Z. 6 von oben: oder die von ihm (statt: oder die ihm).

Bücherschau.

Wasserstraßen- u. Eisenbahnkarte von Deutschland 1 : 1 000 000. Format 124 × 110 cm. Soeben erschien im Verlage der Landkartenhandlung Richard Schwarz, Berlin W 8, Jägerstr. 61, eine Wasserstraßenkarte von Deutschland, die bei dem Mangel an brauchbaren Schiffahrtsstraßenkarten eine Lücke ausfüllen dürfte. Während die Eisenbahnen und Ortsnamen in Graudruck wiedergegeben sind, sind die Wasserwege entsprechend ihrer Tragfähigkeit in 4 Skalen in Blaudruck eingezeichnet. Die Schleusen und die Tonnentragfähigkeit in Zahlen sind neben den Wasserläufen angegeben. Die Karte ist die einzige z. Zt. lieferbare Schiffahrtsstraßenkarte mittleren Umfanges. Sie ist in Umschlag zusammenlegbar (6,—) oder als Wandkarte mit Stäben (15,— M) lieferbar und ist zu beziehen durch den Buchhandel oder direkt vom Verlag Berlin W 8, Jägerstr. 61.

Schiffahrt-Jahrbuch 1925. Bearbeitet von L. Huckriede-Schulz. Mit einem Geleitwort von Dr. W. Cuno. 1100 Seiten. Preis 20 Goldmark. Seedienst-Verlag, Hamburg 1. Die neue Ausgabe des Schiffahrt-Jahrbuches rechtfertigt die Erwartungen, die man nach den früheren Ersheinungen in sie setzen durfte. Im literarischen Teil des Abschnittes Seeschiffahrt würdigt zunächst der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Dr. Ph. Heineken, ausführlich die Lage der deutschen Seeschiffahrt. Nach einem Aufsatz des Direktors des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Prof. Dr. B. Harms, über Wesen und Begriff der Weltwirtschaft nimmt „Naval" zu dem Dawes-Plan und der durch die Einbeziehung der deutschen Reederei in den Kreis seiner Lastenträger geschaffenen Lage Stellung. Das im Dezember 1923 in Genf abgeschlossene, auch von Deutschland ratifizierte Abkommen über die internationale Ordnung der Seehäfen wird anschließend von dem Kommissar für internationale Verhandlungen in Schiffahrtsangelegenheiten und Delegierten in den Stromkommissionen, Geheimrat Dr. A. Seeliger, eingehend besprochen. Es folgen sodann Aufsätze über die Seehafentarifpolitik im In- und Ausland von Dr. H. Botsch (Hamburg), die Gestaltung des Weltfrachtgeschäftes 1923/24 von Kapitän L. Fenchel (Hamburg), aus dem Gebiet der großen Havarie in der Seeschiffahrt von Dr. E. Prosch (Hamburg), über die geltenden Devisenvorschriften und die Schiffsmaklerei von Rechtsanwalt Dr. S. Goldschmidt (Berlin), über die sowjet-russische Schiffahrtspolitik von Dr. G. Tessin (Hamburg) usw. Aus den übrigen Abschnitten Schiffbau, Spedition, Binnenschiffahrt, Luftverkehr und Versicherung seien nur die folgenden, wichtige Probleme behandelnden Aufsätze kurz genannt: „Die Freiheit der Rheinschiffahrt" vom Professor an der Universität Basel Geh. Justizrat Dr. E. Ruck, „Große Havarie in der Binnenschiffahrt" vom gerichtl. Sachverständigen für allgem. Schiffahrtsangelegenheiten und Unfälle auf binnenwasserstraßen. — In dem literarischen Abschnitt angegliederten Adressen- und Auskunftsteil ist auf eine weitestgehende Erfassung besonders auch des ausländischen Materials Bedacht genommen worden. Genannt seien, um nur einige herauszugreifen, die Verzeichnisse der in- und ausländischen Reedereien und Werften, der deutschen diplomatischen und konsularischen Vertretungen im Ausland sowie der ausländischen in Deutschland, der deutschen Indusrie- und Handelskammern im In- und Ausland, der Berufsvertretungen und Vereinigungen im Schiffahrts- und verwandten Gewerbe im In- und Ausland usw., die der Schiffsmakler, Dispacheure, Verschiffungsgelegenheiten von deutschen Seehäfen, Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Schiffahrts- und Schiffsbauaktiengesellschaften usw. Neu aufgenommen ist ein wertvolles Verzeichnis aller deutschen Seehäfen unter Darlegung ihrer Beschaffenheit und Ausrüstung sowie unter Nennung sämtlicher zur Erhebung gelangenden Gebühren.

Ein neues amtliches Organ der Reichsbahn. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin gibt als amtliches Organ für ihre Verfügungen und für sonstige Mitteilungen das Blatt „Die Reichsbahn" heraus. Es erscheint wöchentlich einmal und kann vom 1. Februar an durch die Post zum Preise von 1,20 M monatlich bezogen werden. Die Schriftleitung befindet sich: Berlin W 66, Voßstraße 35, der Verlag (Guido Hackebeil A.-G.) Berlin S 14, Stallschreiberstr. 34—35.

Firmennachrichten.

25 Jahre Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft, Münster. Am 28. Februar 1900 gründete Herr Engberding die Münsterische Lagerhaus-Aktiengesellschaft, um nach Eröffnung des Betriebes auf dem neuerbauten Mittellandkanal den Getreideimport über Emden und Münster zu unterstützen. Im Jahre 1904 wurde die erste Zweigniederlassung gegründet. Es folgten dann in kurzer Reihenfolge Niederlassungen in Hamm, Hannover, Duisburg-Ruhrort, Haren (Ems), Meppen, Groningen, Bremen und jetzt in Dortmund, wo gleichzeitig eine Erzverladebrücke gebaut wird. Im Jahre 1916 erwarb die Firma eine eigene große Kanalflotte und änderte ihren Namen in „Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft". Eine besondere Stärkung erhielt die „Münsterische", als sie sich im Jahre 1918 dem Schiffahrtskonzern der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln angliederte. Herr Direktor Engberding, M. d. R., steht auch heute noch an der Spitze des Unternehmens.

Elbe-Dampfschiffahrt A.-G., Hamburg. Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß für 1924, der einen Verlust von 21 599 RM. aufweist. Die satzungsgemäß ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder, und zwar die Schiffseigner Enger und Zunder, wurden einstimmig wiedergewählt, während an Stelle des Schiffseigners Rieseler (Roßlau) der Schiffseigner Ernst Böttcher gewählt wurde. In der Reichsmarkabschlußbilanz erscheinen auf der Aktivseite 10 Schleppdampfer mit 986 400 RM. (Goldmarkeröffnungsbilanz 720 000 Reichsmark). Die anderen Anlageposten sind gegenüber der Eröffnungsbilanz nur wenig verändert.

Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd Aktien-Gesellschaft. Die im Anzeigenteile zum 26. März einberufene ordentliche Generalversammlung soll u. a. über Erhöhung des Stammaktienkapitals von 4 200 000 auf 6 000 000 RM. Beschluß fassen.

Bavaria, Schiffahrts- und Speditions A.-G., Bamberg. In 1923 erzielte die zur bayerischen Rheinschiffahrtsgruppe (Rhenania-Konzern) gehörige Gesellschaft einen Betriebsüberschuß von 9829 Bill. Das Kapital wird von 3 Mill. auf RM. 1 Million bei 0,1 Mill. Reserven umgestellt. Die RM.-Eröffnungsbilanz per 1. Januar 1924 enthält: Schiffshypotheken 101 529, Kreditoren 199 887, dagegen Debitoren 189 837, Kasse und Postscheck 10 819. Der Schiffspark ist mit 570 000 bewertet, Immobilien betragen 414000, Kranenanlagen 129000. Die mit der Bavaria Schiffahrts- und Speditions-A.-G. eng in Zusammenhang stehende Carl Presser u. Co., G. m. b. H. in Frankfurt a. Main hat ihr Kapital auf RM. 500 000 festgesetzt.

Hinweis.

Der heutigen Ausgabe liegt ein Werbeblatt bei über eine Neuerscheinung in den Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., betitelt „Straßburg und die Schiffahrt am Oberrhein von † Stadtbaudirektor E i s e n l o h r, Mannheim“, auf welche wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 4
15. April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, NW 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die Organisation der Wasserstraßenverwaltung im Reichstage.

In seiner Sitzung vom 6. März 1925 beschäftigte sich der Reichstag unter dem Punkte der Tagesordnung „Feststellung der Reichshaushaltspläne für die Rechnungsjahre 1924 und 1925" mit dem Haushalte des Reichsverkehrsministeriums. Von dem Reichstagsabgeordneten Oberbürgermeister Dr. Most-Duisburg (Deutsche Volkspartei), Erster Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, wurde bei dieser Gelegenheit die Frage der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung, die in den Kreisen der gesamten deutschen Binnenschiffahrt lebhaftestes Interesse findet, eingehend erörtert. Wir sind in der Lage, im folgenden den Wortlaut der Ausführungen des Abgeordneten Dr. Most zu bringen:

„Meine Damen und Herren! Die Titelbezeichnung, die der Herr Präsident eben verlas, bedeutet für uns ein Programm. Die deutsche Binnenschiffahrt hofft, daß dieses Programm seine Erfüllung findet, und sie erwartet es angesichts des Vertrauens, das sie in die Tatkraft des neuen Herrn Reichsverkehrsministers setzt. Man hat dem Herrn Reichsverkehrsminister bei einer anderen Gelegenheit vorgeworfen, daß er einen scheinbar allzu großen Tätigkeitsdrang besitze. Wir freuen uns dessen angesichts der Fülle von Aufgaben, die unserer Auffassung nach schon in seiner gegenwärtigen Gestalt dieses Ministeriums harren. Ich glaube, sagen zu dürfen, daß gerade dieses Ministerium es an Verantwortlichkeit mit jedem anderen aufnehmen kann. Wie bei anderer Gelegenheit hier schon mehrfach zum Ausdruck gebracht wurde, verlangt die Schiffahrt jetzt nach der Umgestaltung der Eisenbahn in besonderem Maße die Fürsorge und die Beachtung der Reichsregierung. Und zwar gilt das Wort „Schiffahrt ist not" nicht allein für die Seeschiffahrt, sondern nicht minder auch für die Binnenschiffahrt.

Artikel 97 der Reichsverfassung hat äußerlich die Verwaltung der Wasserstraßen von den Ländern übergehen lassen auf das Reich. „Aeußerlich" sage ich; denn jetzt gilt es erst, diesem Uebergang den rechten Inhalt zu geben. Man hat gelegentlich mir gegenüber etwas ironisch die Frage aufgeworfen: Ja, wie kann man denn sprechen von einer deutschen Binnenwasserstraßenpolitik, wenn die Kanäle gebaut, wenn sie in gutem Zustand erhalten, wenn die Gebührnisse für die Kunstanlagen entsprechend festgelegt werden, was ist da noch groß Raum für eine Reichswasserstraßenpolitik? Man kann denen, die so fragen, nur antworten: wenn ihr's nicht fühlt, ihr werdet's nicht erjagen! Uns kommt es darauf an, daß das gesamte Gebiet, dieses ungeheuere wichtige Gebiet der deutschen Verkehrswirtschaft, beseelt wird von einem Geist und einem Willen, der der Schiffahrt die Hemmnisse aus dem Wege räumt und sie nachdrücklich fördert.

Es ist gar nicht zu verkennen, daß ein Unterschied äußerlicher Art besteht zwischen der Betätigungsmöglichkeit des Reichs, die es früher bei der Eisenbahn hatte, und der Betätigungsmöglichkeit, die dem Reich jetzt gegeben ist angesichts der Wasserstraßen. Bei der Eisenbahn bestand die Einheit für Unterbau, Material und Oberleitung; alles lag in der Hand des Reichs. Hier ist es anders. Hier ist das schwimmende Material, ist die unmittelbare Regelung der Tarife Sache der Privatinitiative, der Privatwirtschaft und nicht des Reichs. Aber doch, glaube ich, hat einer der besten Kenner der deutschen Binnenschiffahrt, Dr. Walter Schmitz, recht, wenn er einmal gesagt hat: So sehr der Schiffahrts- und Hafenumschlagsbetrieb

Domäne der kaufmännischen, der speditions- und reedereitechnischen Fähigkeiten und der Facharbeit des einzelnen ist, so sicher wirken daneben auch im höheren Maße als vielleicht in jedem anderen Gebiet gerade hier staatspolitische Faktoren mit.

Meine Damen und Herren! Ich bin der letzte, der die großen Leistungen leugnet, die die einzelnen Länder früher auf dem Gebiet der Binnenwasserstraßen aufzuweisen hatten. Ich erinnere an den Ausbau der westdeutschen Kanäle, ich erinnere an die Oberrheinregulierung durch Baden und andere Dinge mehr. Aber diese Bestrebungen der einzelnen Länder fanden und finden doch sehr bald ihre Grenzen namentlich in zweierlei: einmal in der finanziellen Lage des Einzellandes und dann darin, daß bei allen großen Wasserstraßen eine ganze Reihe von Ländern beteiligt ist, deren Interessen oft gegeneinander stehen. Ich darf in Ihre Erinnerung zurückrufen das Schicksal des Mittellandkanals, das zweifellos gerade hierunter ganz besonders gelitten hat. Wir sind demgegenüber der Meinung, daß wenn je, so jetzt die Notwendigkeit für eine große einheitliche Verkehrspolitik gegeben ist. Und wenn man einwendet, daß ja auch die Binnenwasserstraßen infolge des Friedensvertrages einem internationalen Einfluß unterliegen, so sagen wir: gerade darum muß eine starke Initiative beim Reich sein, um den nationalen Einschlag, die nationalen Interessen demgegenüber zur Geltung zu bringen.

Sie werden es verstehen, wenn gerade ein Abgeordneter vom Rhein das zum Ausdruck bringt, der weiß und täglich erlebt, wie schwer auf dem Rhein, auf unserem stolzesten Strome, die deutsche Flagge heute um ihre Existenz ringt.

Wenn wir aber das erreichen wollen, so darf es in dieser Wasserstraßenpolitik kein Gegeneinander von Reich und Ländern, darf es nicht ein Gegeneinander der verschiedenen Behörden und Instanzen geben, können wir uns nicht mit einem Organ zufrieden geben, das in sich selbst Hemmnisse trägt, sondern wir verlangen eine Organisation, die bis zum letzten einheitlich geleitet ist. Diese Forderung ist heute nicht erfüllt. Bei den Ausschußberatungen sind diese Dinge schon behandelt, bei den Plenarverhandlungen zum gegenwärtigen Etat gelegentlich gestreift worden.

Welches Gewicht wir dieser Frage geben, wollen Sie daraus entnehmen, daß auf Nr. 413 der Drucksachen eine Interpellation der Deutschen Volkspartei vorliegt, die folgenden Wortlaut hat:

Eine großzügige und eine einheitliche deutsche Wasserstraßenpolitik liegt im dringendsten Interesse des deutschen Wirtschaftslebens.

Wir fragen deshalb: Aus welchen Gründen ist die hierzu erforderliche Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung noch nicht geschaffen? Was gedenkt und vermag die Reichsregierung zu unternehmen, um die vorhandenen Mißstände zu beseitigen?

Meine Damen und Herren! Das ist keine rhetorische Frage, sondern diese Interpellation bedeutet, daß wir mit dem gegenwärtigen Zustand unzufrieden sind und eine Abänderung verlangen.

Wir sind mit dem gegenwärtigen Zustand unzufrieden, weil er unhaltbar ist. Es ist unhaltbar, daß auf einem so ungeheuer wichtigen Gebiete das Reich die materielle Verantwortung trägt, aber die Durchführung aller Maßnahmen bei den Behörden und Beamten der Länder liegt, auf deren Geschäftsführung das Reich keinen ausreichenden Einfluß hat und auch nicht haben kann. Es ist ein Unding, wenn der gegenwärtige Reichsverkehrsetat im Ordinarium und im Extraordinarium eine Gesamtsumme von 160 Millionen ℳ aufweist und davon 130 Millionen durch die einzelnen Länder ausgegeben werden, ohne daß das Reich die Aufsichtsbefugnisse hat, die derjenige für sich in Anspruch nehmen muß und die geltend zu machen derjenige verpflichtet ist, der die Verantwortung vor dem deutschen Parlament zu tragen hat.

Es ist ein Unding, meine Damen und Herren, daß heute das Reich die mit diesen Dingen befaßten Beamten bezahlt, daß es aber bei der persönlichen Auswahl dieser Beamten so gut wie nichts zu sagen hat, daß diese Beamten, die die Reichsaufgaben erfüllen sollen, disziplinarisch völlig den Ländern unterstehen. Die Beamten sitzen zwischen zwei Stühlen, und es liegt klar auf der Hand, daß auf diese Weise nicht jener berechtigte Wunsch Erfüllung findet, den der Herr Abgeordnete Dr. Wieland vor kurzem hier zum Ausdruck brachte, daß gerade auf diesem Gebiete eine besonders hohe technische Qualität der Beamten vonnöten ist.

Wie liegen die Dinge heute? Heute liquidieren die einzelnen Länder dem Reich die Ausgaben für die Beamten, die mit Reichsaufgaben befaßt sind. Es ist schwer, darüber keine Satire zu schreiben, wenn man sich diese Pauschalberechnungen ansieht und darin Beamte mit der Hälfte, mit einem Viertel, vielleicht mit einem Zehntel ihrer persönlichen Kraft nachgewiesen findet, je nachdem sie nach der Meinung der Länder für Reichsaufgaben in Anspruch genommen werden. Von den Ländern werden so Pauschalbeträge errechnet, und das Reich hat keine Möglichkeit, hier in entsprechender Weise Nachprüfungen vorzunehmen. Das Reich kann weiter — und das scheint mir wichtig in unserer Zeit, wo man immer auf die sparsame Finanzverwaltung hinweist — nicht nachprüfen, ob nicht durch eine bessere Verteilung der Kräfte Ersparnisse erzielt werden können, und vor allem durch eine sachgemäße Organisation eine praktischere Gestaltung der Geschäftsführung herbeigeführt werden kann.

Es ist ganz unmöglich, daß das Reich auf diesem Gebiet die Instrumente in die Hände bekommt, deren es bedarf, wenn an unseren großen Strömen und auch an den kleineren mehrere Länder beteiligt sind, an deren Widerständen Zusammenlegung und Umorganisierung der Wasserstraßenbauverwaltung scheitert.

Angesichts der beschränkten Spanne Zeit, die mir zur Verfügung steht, verzichte ich darauf, Beispiele anzuführen. Lassen Sie mich nur ein Beispiel für viele nennen. Die kanalisierte Mainstrecke von Mainz bis Aschaffenburg, diese kurze Strecke, die acht preußische, eine hessische und drei bayrische Staustufen aufweist, wird gegenwärtig in der unteren Instanz von drei verschiedenen Behörden verwaltet, vom Preußischen Wasserbauamt Frankfurt a. M., vom Hessischen Wasserbauamt in Mainz und vom bayrischen Wasserbauamt in Aschaffenburg; in der mittleren Instanz wirken bei dieser Angelegenheit drei verschiedene Landesstellen mit, die Preußische Rheinstrombauverwaltung, das hessische Finanzministerium und die Bayrische Regierung Unterfranken. Wenn man sich die kurze Strecke vor Augen hält, wenn man sich vergegenwärtigt, wie dringend nötig gerade hier eine Einheitlichkeit der Verwaltung ist, so wird man mir zustimmen, wenn ich sage: so können die Dinge nicht weiter laufen. Entweder, oder!

Entweder führt man den Artikel 97 der Reichsverfassung durch, damit wir nicht nur eine äußerliche Uebertragung der Wasserstraßen auf das Reich haben, sondern eine wirkliche Reichswasserstraßenverwaltung, oder man ändere den Artikel 97 ab und gebe die Wasserstraßen den Ländern zurück! Eins von beiden muß geschehen. Es sind manche Stimmen dafür laut geworden, den letztgenannten Weg zu beschreiten. Beispielsweise hat eine Korporation von Bedeutung wie die Preußische Hauptlandwirtschaftskammer unlängst diesen Standpunkt eingenommen, und zwar offenbar aus der Besorgnis heraus, daß bei einer stärkeren Verreichlichung der unteren und mittleren Wasserstraßenbaubehörden die landwirtschaftlichen Meliorationsinteressen, deren Wahrnehmung ja bei den Ländern ge-

blieben ist, zu kurz kommen könnten. Uns liegt alles ferner, als die berechtigten Belange der Landwirtschaft nicht zu würdigen und ihre Würdigung nicht zu verlangen. Zweifellos gibt es Wasserläufe, die für die Wasserstraßenpolitik nur sehr geringe Bedeutung haben, dagegen größte Bedeutung für die landwirtschaftliche Melioration besitzen. Hier werden Konzessionen möglich sein; hier muß es darauf ankommen, beiden Seiten gerecht zu werden.

Das Motiv unserer Interpellation ist naturgemäß, wie sich aus der ganzen Fassung ergibt, das Verkehrsinteresse. Wir wollen erreichen, daß das Recht des Reiches, hier durchzugreifen und einheitlich zu organisieren, klargestellt und dann tatkräftig verwirklicht wird, allerdings unter Schonung der berechtigten Landesinteressen. Wir haben zu der Reichsregierung das Vertrauen, daß sie den rechten Weg findet, um den Belangen der Schiffahrt und den berechtigten Interessen der Landwirtschaft Rechnung zu tragen. Mir scheint: die Schwierigkeiten sind praktisch nicht unüberwindbar. Schon Artikel 97 der Reichsverfassung zeigt den Weg, indem sehr nachdrücklich darauf hingewiesen wird, daß neben den Schiffahrtsinteressen die landwirtschaftlichen Interessen vollen Anspruch auf Berücksichtigung haben. Das preußische Wassergesetz befand und befindet sich ja auch bereits vor der Lage, daß verschiedene Stellen und zwar zwei verschiedene Ministerien, das eine für die landwirtschaftlichen Interessen, das andere für die Verkehrsinteressen, maßgebend waren. Man hat es in Preußen verstanden, diese Konfliktsmöglichkeiten durch eine geeignete Vorschrift zu beseitigen; warum sollte das nicht auch zwischen Reich und Länder möglich sein? Die Reichsregierung möge die entsprechenden Schritte tun! Ihre Sache ist es, den Ausgleich zu schaffen.

Wir werden dem, was sie später tut, mit Kritik entgegentreten; aber schon heute muß ich zum Ausdruck bringen, daß ich leider nicht in der Lage bin, dem verehrten Kollegen Dauer, mit dem ich früher in anderen Fragen so manches Mal übereingestimmt habe, in dieser Angelegenheit zuzustimmen. Herr Dauer hat bei den Beratungen des Etats vor unserem letzten Auseinandergehen einen entgegengesetzten Standpunkt eingenommen und hat gemeint, die heutige Organisation sei durchaus zweckmäßig, und zwar erstens, weil sie sich bewährt habe, zweitens, weil gegenwärtig die Landesbeamten und -behörden mit diesen Dingen vertraut seien, und drittens, weil die gegenwärtige Lösung die beste, einfachste und billigste sei; denn das, was das Reichsverkehrsministerium wolle, gehe ja nur darauf hinaus, neue überflüssige und kostspielige Reichsstellen zu schaffen. Ich bestreite, daß sich die gegenwärtige Regelung sehr gut bewährt hat, und habe Ihnen schon dargetan, in welchen Punkten das nicht zutrifft. Ich bestreite, daß es nicht möglich wäre, das Vertrautsein und die Kenntnisse der bisherigen Landesbeamten für die neue Reichswasserstraßenverwaltung nutzbar zu machen; denn es ist doch anzunehmen, daß man bei der Umorganisation gerade die bewährtesten und spezialisiertesten Beamten aus den Ländern in die Reichsverwaltung übernimmt. Zum dritten handelt es sich nicht darum, daß man neben den Landesstellen nun ein ganzes Konglomerat neuer, kostspieliger Reichsstellen schafft, sondern daß die alten Aufgaben durch Reichsstellen abgelöst werden. Ich behaupte, daß durch eine einheitliche, straff organisierte Verwaltung mehr gespart wird, als die Neuorganisation nach der Meinung von Kollegen Dauer kostet.

Im Ausschuß ist der Antrag angenommen worden, die Reichsregierung wolle so bald als möglich eine Vorlage, betreffend Schaffung eines einheitlichen Wasserrechts, machen. Es liegt auf der Hand, daß, wenn wir ein einheitliches Reichswasserrecht haben, auch eine einheitliche Reichswasserstraßenverwaltung ohne weiteres kommt. Aber jeder, der die Verhältnisse kennt, weiß, welche Schwierigkeiten heute noch dem einheitlichen Wasserrecht entgegenstehen. Darum wollen wir nicht so lange warten, bis diese Frage geklärt ist, sondern wünschen von der Reichsregierung eine Erklärung, ob sie bereit ist, schon vorher die Schritte zu tun, die wir für erwünscht halten.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich im Anschluß daran mit zwei Sätzen hier im Reichstag einmal unterstreiche die ungeheure Bedeutung, die neben unserer Seeschiffahrt auch der deutschen Binnenschiffahrt zukommt. Im letzten Jahre vor dem Kriege hatten wir in Deutschland einen Gesamtgüterverkehr zu Eisenbahn, zu Wasser und zu Lande von 80 Milliarden Tonnenkilometern. Von diesen 80 Milliarden entfielen allein 22 Milliarden auf die Binnenschiffahrt und von der Binnenschiffahrt wiederum die Hälfte auf die Schiffahrt auf dem deutschen Rhein. Es ist schmerzlich, festzustellen, daß dieser Verkehr infolge der Ungunst der Verhältnisse, nicht zuletzt auch politischer Art, einen starken Rückgang erfahren hat. Beispielsweise hatten wir auf dem Rhein im Jahre 1913 einen 54-Milliarden-Tonnen-Verkehr, 1922 dagegen nur 37 Milliarden. Das Jahr 1923 kann ich zum Vergleich nicht heranziehen, weil dieses Jahr das Jahr des passiven Widerstandes war, wo auch die Rheinschiffahrt, und wahrlich nicht an letzter Stelle, ihre Pflicht erfüllt und ihre Opfer gebracht hat in dem großen Kampfe an Rhein und Ruhr, den wir dort geführt haben und von dem wir alle am Rhein, und wiederum nicht zuletzt die Kreise der Schiffahrt, überzeugt sind, daß er nicht vergeblich war, sondern bedeutet und stets bedeuten wird den ersten Akt in der Wiedergeburt unseres deutschen Volkes. Aber gerade weil wir das wissen und gerade weil jener Verkehrsrückgang so stark ist, glaubt die Binnenschiffahrt einen Anspruch darauf zu haben, daß auch ihre Sorgen und ihre Wünsche Gehör finden.

Ich sprach schon vorhin davon, daß der Haushaltsausschuß die Vorlage eines Gesetzentwurfs, betreffend ein einheitliches deutsches Reichswasserstraßenrecht, gewünscht hat. Ich unterstreiche diesen Wunsch und möchte ausdrücklich betonen, daß zum mindesten wir am Rhein nicht ein internationales einheitliches Wasserstraßenrecht nur für eine Stromstraße wünschen, also nicht etwa ein besonderes, international einheitliches Recht für den Rhein; denn dann bestünde die große Gefahr, daß Bestimmungen geschaffen würden, die wiederum von anderen deutschen Stromgebieten verschieden wären. Wir wünschen ein einheitliches, gesamtnationales Recht, und ich darf mich hierzu wohl auf die ausgezeichneten Ausführungen des Vorkämpfers dieser Angelegenheit berufen, des Präsidenten Dr. Mittelstein in Hamburg, die dieser auf dem letzten Rheinschiffahrtstag gehalten hat.

Wir freuen uns der Anträge, die auf Wiederherstellung der Binnenwasserumschlagstarife eingebracht worden sind. Sie sind den zuständigen Ausschüssen überwiesen, und dort werde ich Gelegenheit haben, sachlich dazu Stellung zu nehmen."

(Schluß folgt.)

Wesen und Behandlung von Verkehrsproblemen.

Von städt. Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch, Mannheim.

Für Deutschland hat in der bisherigen Nachkriegszeit das Problem der Gestaltung seines Verkehrswesens eine viel größere Rolle gespielt, als in den anderen europäischen Staaten. Zuerst gingen nach dem militärischen und politischen Zusammenbruch und der Neuordnung der Reichsverfassung die Eisenbahnen aus dem Besitze der Länder

in den des Reiches über. Dann geschah das gleiche mit den Wasserstraßen. Schließlich und vor allem aber wurde die wichtigste und größte deutsche öffentliche Verkehrsanstalt, die Eisenbahnen, eines der umstrittensten Objekte im Kampfe um die Reparationen. Infolge der Politik Poincarés gerieten während des passiven Widerstandes die deutschen Bahnen im Rhein- und Ruhrgebiet unter französische Regie (um durch diese gründlich heruntergewirtschaftet zu werden) und nach Aufgabe des wirtschaftlichen Kampfes an der Ruhr wurden die deutschen Eisenbahnen durch das Sachverständigen-Gutachten von Dawes und seinen Mitarbeitern zum wichtigsten und wertvollsten Pfande für die neugeordneten Reparationsleistungen. Sie erfuhren dadurch eine Umwandlung ihres rechtlichen und wirtschaftlichen Aufbaues, die an Bedeutung jener kaum nachsteht, die in der großangelegten, vorbildlichen, zielsicheren Aktion der Verstaatlichung der Privatbahnen lag. Das Interesse, das diesem Vorgang entgegengebracht wurde, war äußerlich gewiß groß. Die Zeitungen waren voll davon. Ob aber wohl diese weitgreifende außenpolitische und internationalwirtschaftliche Maßnahme in ihrer tiefsten Motivation und in ihrer äußersten politischen und wirtschaftlichen Auswirkung ganz begriffen worden ist? Ich glaube nicht. Man kann für ein so verwickeltes und umfangreiches Problem beim Laienpublikum unmöglich das volle Begreifen erwarten, wenn — wie es ganz unzweifelhaft der Fall war — sogar die für die Beurteilung zuständige Fachwissenschaft, die Nationalökonomie, sich in einem erschreckenden Grad ausschwieg, ja wenn diese Wissenschaft die heutigen und künftigen Verkehrsprobleme bisher überhaupt kaum erkennt. Ueber diesen Zustand muß man sich allmählich in den Kreisen, die es vor allem angeht, klar werden, und man muß recht oft und recht deutlich auf ihn hinweisen, bis sich zeigt, daß Versäumtes nachgeholt werden soll.

Das Forum der an der deutschen Binnenschiffahrt irgendwie Beteiligten, oder sagen wir besser Anteilnehmenden, ist durchaus geeignet, sich mit dieser Frage der methodischen Behandlung von Verkehrsproblemen einmal zu befassen, weil erstens noch in der deutschen Binnenschiffahrt Aufgaben zu lösen sind, die von den Wirtschaftswissenschaften recht gründlich bearbeitet sein sollten, und dann deshalb, weil ja das Binnenschiffahrtswesen so eng mit dem Eisenbahnwesen, nicht nur technisch, sondern vor allem wirschaftlich zusammenhängt, daß die wirtschaftswissenschaftliche Betrachtung von Problemen des Eisenbahnverkehrs notwendigerweise auch die der Wasserstraßen in Betracht ziehen und sehr bald zu der Erkenntnis kommen muß, daß die Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Binnenschiffahrt eine besonders systematische wissenschaftliche Behandlung erfordern.

Hier wird nichts weiter bezweckt, als die Beteiligten zum Nachdenken darüber anzuregen, was heute als Inhalt von Verkehrsproblemen angesehen wird, wie diese Probleme behandelt und von welcher Seite sie angepackt werden, was daran unzulänglich ist, und in welcher Weise ein vollkommenerer Zustand angestrebt werden sollte.

Das Verkehrswesen ist als ein großer sozialwirtschaftlicher Erscheinungskomplex anzusehen (wie das Agrarwesen, Handel, Industrie und Gewerbe, das Bankwesen, Genossenschaftswesen usw.) Unter den vielen möglichen Betrachtungsweisen und Einstellungen einem solchen Komplex gegenüber erscheinen dem Verfasser beim Verkehrswesen als die wichtigsten: die technische und die wirtschaftliche. Wenn daher nur von diesen zwei Seiten aus das Thema untersucht wird, so soll damit keineswegs der Wert anderer für die Erkenntnis und Bewältigung des Verkehrskomplexes herabgesetzt werden, beispielsweise seines historischen, kulturellen, sozialen oder juristischen Inhalts. Nur kommt es auf die beiden genannten vor allem an. Jedes der beiden Gebiete von Tatsachen, Einzelproblemen, Bestrebungen von Einzelnen und ganzen Gruppen kann sich der Mensch nach zwei sehr verschiedenen Methoden vertraut oder zu eigen machen, um es mehr und mehr zu beherrschen: nach der praktischen und nach der theoretischen, gleichbedeutend mit wissenschaftlichen. Es ist nun außerordentlich lehrreich, einmal näher zuzusehen, in welchem Grade bisher die beiden Teilgebiete des Erscheinungskomplexes Verkehrswesen vergleichsweise unter die Herrschaft des menschlichen Geistes und Willens gebracht worden sind, und welcher von den beiden Beherrschungsmethoden das Hauptverdienst daran zukommt.

Das Verkehrswesen gehört zu denjenigen Gebieten der Wirtschaft, bei denen die Technik als das ihre Entwicklung in erster Linie bestimmende Moment sofort in die Augen fällt, so sehr, daß selbst der Fachmann, soweit er nicht ohnehin Techniker ist, dazu neigen könnte, unter den Verkehrsproblemen die technischen immer als die wichtigsten anzusehen. Unbestreitbar ist ja, daß technische Fragen, Versuche und Lösungen beim Verkehrswesen schon lange vor dem Krieg im Vordergrunde standen, daß durch den Krieg die Anforderungen an die Verkehrstechnik ungeheuer gesteigert wurden, und daß sich in der Nachkriegszeit die Anschauung noch viel stärker durchgesetzt hat, es sei die Technik, die, auch im Verkehrswesen, in erster Linie eine Wiedergesundung des Wirtschaftslebens, eine Verbilligung der Preise und damit eine Verbesserung der Lebenshaltung bringen müsse. In der Tat scheinen die technischen Fortschritte der letzten Jahre diesem Glauben recht zu geben. Eine Verbesserung jagt die andere, man möchte behaupten fast jede Woche bringt entweder eine neue Erfindung oder wenigstens eine neue Rekordleistung mit den vorhandenen Mitteln. Obenan steht der Luftverkehr, gefördert durch die Nachrichtentechnik des Funkspruchs. Bei ihm ist jedenfalls der technische Fortschritt für den Laien am erkennbarsten. Nächstdem ist der Fortschritt in der Verkehrstechnik, im Kraftfahrwesen am auffälligsten und zwar weniger im Bau und in der Schnelligkeit von Luxusautomobilen und Rennwagen als in der Herausbildung von Gebrauchsfahrzeugen für die weitesten Wirtschafts- und Berufskreise als da sind: Kleinauto, Krafträder, Autoomnibus, Lastkraftwagen, Motorpferd (Bulldogg) u. dergl. All das läuft auf eine Zurückdrängung von Pferd und Eisenbahn, wenigstens im Nahverkehre, hinaus. Im Eisenbahnwesen anderseits hat die eisenbahntechnische Ausstellung im Herbst 1924 in Seddin gezeigt, daß sich gerade im deutschen Eisenbahnbau die Kräfte technischen Fortschritts erfreulich regen und daß sie dabei auf die verschiedensten Ziele gerichtet sind: technische Verbesserung, d. h. wirtschaftliche Rationalisierung des Oberbaues, des Wagenmaterials (neuartige Typen von Personenwagen, bei Güterwagen Gefäße von großem Ladevermögen, solche mit Selbstentladung), der Maschinen (Verwendung von Elektrizität oder Oel), größtmögliche Sicherheit (Signal- oder Bremseinrichtungen). In der Seeschiffahrt brachten die letzten Monate die Flettner'sche Erfindung des Rotor-Segels mit ihren noch nicht ganz übersehbaren technischen und wirtschaftlichen Wirkungen. Im Verkehr auf Binnenwasserstraßen eröffnet die gerade in Deutschland in den letzten Jahrzehnten hochentwickelte Wasserbaukunst mit ihrer Ueberwindung großer Gefälle durch neuartige Schleusen oder Schiffshebewerke, durch schiefe Ebenen für den Schiffszug, mit ihren Wasserstau-, Kraft- und Pumpenanlagen und ihrer Unbedenklichkeit, Schiffahrtstunnel zu bauen, überaus weitreichende Möglichkeiten. Im Schiffsantriebe kommt der Dieselmotor immer mehr zu seiner Kraft.

Man kann nun nicht entscheiden, ob die Führung in dieser Entwicklung mehr bei der Praxis oder mehr bei der Wissenschaft liegt. Unbestreitbar gebührt jedenfalls der Praxis in der technischen Vervollkommnung des Verkehrswesens ein großes Verdienst. Auf einzelnen Gebie-

ten wird sie die Führung beanspruchen können. Das dürfte z. B. gelten für die Entwicklung des Kraftfahrwesens und des Luftverkehrs im letzten Jahrzehnt. Hier sind es einmal große industrielle Unternehmungen mit ihren geschulten Ingenieuren, zum andern wagemutige und ehrgeizige Sportsnaturen, die in erster Linie einen Fortschritt heraufführen. Auf anderen Gebieten wiederum, z. B. in der Wasserbautechnik, wird der akademischen Wissenschaft der Vorrang gebühren. Im ganzen wird man doch feststellen dürfen, daß sich die Arbeit der Wissenschaft und die der Praxis in der Verkehrstechnik in erfreulichem Maß und in glücklichster Weise ergänzen. Eines der besten Beispiele dafür aus der jüngsten Zeit ist die Erfindung des Rotor-Segels durch Flettner, die sich ja auf großangelegten methodisch-wissenschaftlichen Versuchen im geophysikalischen Institut der Universität Göttingen aufbaut. Zum mindesten wird letzten Endes alle in den Industriebetrieben und überhaupt in der Praxis vor sich gehende Entwicklung der Verkehrstechnik auf Forschungsergebnissen der Hochschulen und sonstigen wissenschaftlichen Instituten beruhen. Wie allgemein in der Technik kann auch in der Technik des Verkehrswesens keine grundlegende Neuerung Bestand haben, die nicht alsbald von der Wissenschaft bestätigt wird. Diese Harmonie von Praxis und Wissenschaft, die natürlich auch dann nicht im geringsten gestört wird, wenn gelegentlich über die Anwendung einzelner theoretischer Grundsätze in der Praxis die Meinungen zwischen Wissenschaftlern und Praktikern auseinandergehen, hat etwas Ueberzeugendes, auch für den Laien, für das große Publikum. Es kommt hinzu, daß auf dem Gebiete des Verkehrswesens die große Masse, gleichviel welchen Bildungsgrad sie haben mag, die Fortschritte der Technik unmittelbar erschaut und von ihnen Vorteil hat, ganz anders wie auf dem Gebiete der Industrie mit ihren unübersehbar vielgestaltigen Techniken, die immer nur ein kleiner Kreis kennen lernt. Es wäre daher nicht verwunderlich, wenn die Meinung verbreitet wäre (was wohl zutreffen mag), daß im Verkehrswesen das technische Problem weit im Vordergrunde stehe, daß in ihm weit überwiegend technische Aufgaben zu lösen seien. Ja man möchte glauben, daß sich diese Anschauungsweise sogar die Beteiligten — das sind neben denjenigen der Technik auch die Verkehrstreibenden, die Leiter und Angehörigen von Verkehrsunternehmungen — in weitem Umfange zu eigen gemacht haben. Dabei ist es doch nur an dem, daß das technische Problem des Verkehrswesens in allen seinen Teilen von weiten Kreisen erkannt, voll gewürdigt und richtig, nämlich in einträchtigem Zusammenarbeiten von Wissenschaft und Praxis, zu bewältigen gesucht wird.

Ganz anders verhält es sich mit der Erkenntnis und Behandlung des wirtschaftlichen Problemkomplexes im Verkehrswesen. Er hat eine privatwirtschaftliche und eine volkswirtschaftliche Seite. Die privatwirtschaftlichen Aufgaben liegen teils auf technischem Gebiet und umfassen dann die möglichst gewinnbringende Ausnutzung technischer Fortschritte, teils sind sie organisatorischer und rein kaufmännischer Art. In beiden Fällen treten sie in hundert- und tausendfältig verschiedener Form auf. Der bei ihrer Lösung angestrebte Effekt ist immer größtmöglicher Gewinn für das einzelne Unternehmen. Jeder einzelne Betrieb muß sich mit den Aufgaben in seiner Weise und nach seinen Bedürfnissen auseinandersetzen. Die Behandlungsweise des privatwirtschaftlichen Verkehrsproblems ist sonach überwiegend und in erster Linie die praktische, d. h. individuelle. Die Folge davon ist, daß ein planloses Nebeneinanderarbeiten aller Einzelbetriebe an dem Problem stattfinden muß, wenn nicht — wie bei der Verkehrstechnik — ein Wissenschaftsgebiet die selbstverständliche theoretische Grundlage und Kontrolle für das Arbeiten abgibt und dadurch automatisch eine gewisse Systematik im praktischen Vorgehen bewirkt. Diese wissenschaftliche Grundlage bietet neben den technischen Wissenschaften die Privat- oder Betriebswirtschaftslehre. Das ist aber eine ganz junge Disziplin, in der nur ein kleiner Teil des Nachwuchses von Kaufmannschaft und Industrie geschult ist, und die vorläufig noch mit einem kleinen Besitze feststehender wissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden arbeiten muß. Deshalb ist ihr Einfluß auf die Praxis unzweifelhaft noch gering. Immerhin — er ist dauernd im Wachsen begriffen, die Verbindung zwischen Praxis und Wissenschaft gegenüber dem privatwirtschaftlichen Problem des Verkehrswesens ist jedenfalls gesichert.

Wie ist es nun mit der Behandlung des volkswirtschaftlichen Verkehrsproblems bestellt? Die Antwort sei der Beweisführung vorweggenommen: ziemlich schlimm, sehr schlimm! — Bei der Lösung volkswirtschaftlicher Aufgaben durch die dazu berufenen Organe, das sind der Staat, die Kommunen oder sonstige öffentliche Körperschaften, sollte es eigentlich im allgemeinen so sein, daß die Wissenschaft, die Volkswirtschaftslehre und hier im besonderen die Verkehrslehre führt, zum mindesten die Grundlinien der Beurteilung und des Handels weist. Wenigstens ist das im allgemeinen so auf anderen Gebieten des Staats- und sonstigen öffentlichen Lebens, also auf dem der Rechtspflege, der Erziehung, der Volkswohlfahrt und einer ganzen Reihe anderer. Hier geben Rechtswissenschaft, Pädagogik, Medizin und eine ganze Anzahl anderer Wissenschaften mit ihren Forschungsergebnissen die Grundlagen für alle öffentlichen Maßnahmen ab. Daß die Nationalökonomie in ähnlicher Weise eine führende oder doch wenigstens wegweisende Rolle für die staatliche oder kommunale Wirtschaftspolitik führte, kann man nicht behaupten. Die Fremdheit zwischen Praxis und Wissenschaft ist bekanntlich gerade auf diesem Gebiete (aus Gründen, die hier nicht zu erörtern sind) groß. Besonders aber ist es der Fall auf dem Spezialgebiete der Wirtschaftspolitik. In dieser herrscht die Praxis in aller Ungebundenheit und Unkontrolliertheit. Diese Praxis aber ist zum größten Teil und in den meisten Fällen identisch mit dem Kampfe der Regierung oder Verwaltung mit Interessentengruppen und politischen Parteien und zugleich mit dem Kampfe zwischen diesen untereinander. Gewiß wird er vielfach mit volkswirtschaftlichen Argumenten geführt, aber gar zu oft mit Beweisführungen, die aller Objektivität geradezu ins Gesicht schlagen, indem jede Interessentengruppe immer nur mit denjenigen wissenschaftlichen Beweisgründen arbeitet, die für sie günstig sind. Mag es sich um Bau und Linienführung neuer Bahnen oder Wasserstraßen, um finanzpolitische Grundsätze, um tarifpolitische Maßnahmen, um den Aufbau einer Verkehrsverwaltung, ihren rechtlichen und wirtschaftlichen Charakter oder sonst ein Teilproblem handeln, es ist im großen und ganzen immer das gleiche, daß das Problem zum Streitobjekt von Interessentenkreisen oder Parteien wird. Dabei wird es oft selbst der Staatsgewalt oder einer anderen öffentlichen Verwaltung schwer, den Standpunkt über den Parteien zu wahren und das objektiv, d. h. nach dem Stande der Wissenschaft beweisbar Richtige zu treffen. Es soll dabei durchaus nicht verkannt werden, daß wie überhaupt in der Wirtschaftspolitik so auch in der Verkehrspolitik manche Entscheidungen letztlich nach politischen Gesichtspunkten getroffen werden müssen. Aber das ist nicht das Wesentliche. Es läßt sich denken, daß eine große verkehrspolitische Frage wissenschaftlich durchaus geklärt ist, und daß dennoch gegen das so gewonnene Ergebnis entschieden wird, eben aus politischen Gründen. Daß diese Höhe der Betrachtung fast nie erreicht wird, in vielen Fällen nicht einmal von den Regierungen und sonstigen öffentlichen Verwaltungen, das eben kennzeichnet den traurigen Zustand. Bei allen großen Verkehrseinrichtungen und -verwaltungen, — es brauchen durchaus nicht nur öffentliche zu sein —, bei denen das fiskalische Ziel obenan

steht oder auch nur das fiskalische Moment in ihren Maßnahmen eine übergewichtige Rolle spielt, waltet die vorstehend gekennzeichnete Einseitigkeit und Beschränktheit der Betrachtungsweise, ihre Unwissenschaftlichkeit ob. Beispiele sollen beweisen: Bis heute war es den früheren preußischen und jetzigen Reichsbahnen nicht möglich, ihre Tarifpolitik auf allgemein gültigen Grundsätzen aufzubauen. Der jahrzehntelange Streit um Wasserumschlagstarife für die Binnenhäfen entbrennt periodenweise immer wieder aufs heftigste. Die Politik der Ausnahmetarife läuft immer auf ein gegenseitiges Ausspielen der Seehäfen gegen die Binnenhäfen und umgekehrt hinaus. Ganz allgemein ist die volkswirtschaftlich richtige Einordnung der Eisenbahnen und Wasserstraßen in ein großes nationales Verkehrssystem immer noch nicht versucht worden, geschweige gelungen; im Gegenteil: die Konkurrenz zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen steht seit Jahrzehnten in voller Blüte. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat seit vielen Jahren vor dem Krieg in der Angst um ihr Monopol den Bau einer großangelegten elektrischen Schnellbahn zwischen den Städten des niederrheinisch-westfälischen Industriereviers systematisch hintertrieben. Kommunale Straßenbahnen treten heute in gleicher Angst gegen die Pläne privater Autobuslinien ähnlich auf. Die Reichsbahn scheint sich jetzt anzuschicken, den Lastkraftwagenverkehr über Land zu bekämpfen, vielleicht heckt sie gar im geheimen Pläne aus, wie sie der Konkurrenz des zunehmenden Automobil- und Kraftradverkehrs über Land zu Leibe gehen könne. Ist das nicht alles ein schlagender Beweis für eine subalterne Betrachtungsweise und für das gänzliche Unvermögen, diese Probleme wissenschaftlich zu beherrschen? Es wäre falsch und obendrein ungerecht, die Schuld an solchen Zuständen nur oder auch nur vornehmlich auf persönlichem Gebiete zu suchen. Das Beamten- wie das Unternehmertum im deutschen Verkehrswesen verdient im Gegenteil den Ruhm hervorragenden Könnens. An dem falschen Geiste, der freilich in vielen ihrer Teile lebendig ist, und der auch manche leitende Persönlichkeit beherrscht hat, sind sie nicht schuld. Das System ist falsch, oder besser gesagt die Schuld ist die Systemlosigkeit, die sich darin zeigt, daß man auf einem so schwierigen Gebiete wie auf dem der Verkehrspolitik seit vielen Jahrzehnten noch glaubt, ohne umfassende nationalökonomische, insbesondere verkehrswissenschaftliche Grundlage auskommen zu können, infolgedessen jeder, der verkehrspolitische Forderungen begründen will, die wissenschaftlichen Argumente von dorther nehmen muß, wo er sie gerade findet. Es fehlt also an der Führung durch die beherrschende Fachwissenschaft. Warum aber? Weil es die Nationalökonomie bis heute nicht der Mühe für wert gehalten oder doch wenigstens versäumt hat, das Spezialgebiet des Verkehrswesens mit der gleichen Intensität zu bearbeiten wie etwa Agrarwesen oder Geld- und Bankwesen, Versicherungswesen oder Sozialpolitik. Die Vorlesungsverzeichnisse der Universitäten reden darüber seit Jahrzehnten eine sehr deutliche Sprache, gerade indem sie sich über dieses Fachgebiet mit ganz seltenen gelegentlichen Ausnahmen völlig ausschweigen. Die Handelshochschulen oder die aus solchen und ähnlichen Instituten hervorgegangenen jungen Universitäten (wie Köln und Frankfurt) suchen jetzt die Lücken auszufüllen, so gut es geht. Die Versuche sind jedoch immer noch kümmerlich. Manche tragen von vornherein die Verlegenheit an der Stirn. Wenn z. B. Eisenbahnfachleute über Eisenbahnwesen, zumal Eisenbahntarifwesen, oder höhere Wasserbaubeamte über Wasserstraßen oder auch volkswirtschaftlich oder juristisch vorgebildete Verwaltungsbeamte über ein ihnen aus langjähriger Praxis vertrautes Spezialgebiet des Verkehrswesens lesen, so kann das doch nur als Notbehelf gelten. Erst recht muß das von sogenannten verkehrswissenschaftlichen Kursen gesagt werden, die gelegentlich von einer Hochschule in ein oder zwei Wochen veranstaltet und zu denen als Redner vorzugsweise namhafte Leiter von Verkehrsunternehmungen herangezogen werden. Beamte werden in der Regel nicht in der Lage sein, die Probleme anders zu sehen als vom Standpunk ihres Wissenschafts-, Verwaltungs- und Erfahrungsbereichs. Das gleiche gilt noch viel mehr vom kaufmännischen Unternehmer. Sicher ist das, was solche Kräfte geben können, höchst wertvoll, aber ebenso sicher ist es nicht immer Wissenschaft, nicht nationalökonomisch orientierte Wissenschaft. Dieser aber gebührt gegenüber dem technischen und privatwirtschaftlichen Inhalt unbedingt der Vorrang beim Aufbau einer Verkehrswissenschaft. Die Probleme, die zum Beispiel die Bezwingung der Luft durch die staunenswerte technische Entwicklung der Luftfahrzeuge, die anderseits das Personen- und Kraftfahrwesen aufgibt — Vorgänge, die zu einer völligen Umwälzung im Personen- und Warentransport führen können, die der internationalen Handelspolitik ganz neue Perspektiven eröffnen, die Siedlungs- und Bevölkerungswesen aufs stärkste beeinflussen können — sind durchaus volkswirtschaftlicher Natur und das Problem, wie die verschiedenen Verkehrswegearten und -mittel volkswirtschaftlich am zweckmäßigsten zu organisieren sind, ist es erst recht.

Diese Darlegungen mögen genügen, — und sie genügen reichlich — um wichtige Nutzanwendungen aus ihnen zu ziehen. Diese gipfeln in zwei Forderungen: Die erste richtet sich an einen immerhin ansehnlichen Teil der Oeffentlichkeit, nämlich an die Fachorganisationen und Fachzeitschriften des Verkehrswesens, an die berufenen Körperschaften zur Wahrung der Interessen des Verkehrs, des Handels und der Industrie und vor allem an die staatlichen und städtischen Verwaltungen und Behörden, die Fragen des großen Verkehrs zu bearbeiten und Verkehrsbedürfnisse praktisch zu befriedigen haben. Alle diese sollten sich bemühen — und zwar um so ehrlicher und eindringlicher, je mehr Verantwortung sie tragen —, solange die fachwissenschaftliche Fundierung des Verkehrswesens — nicht auf dem Gebiete der Technik, sondern auf dem der Volkswirtschaft — so schlecht ist, wie es unbestreitbar der Fall ist, diese Lücke bei ihren Arbeiten selbst auszufüllen und mit aller nur erdenklichen kühlen Sachlichkeit die ihnen gestellten Probleme, soweit sie es vermögen, wissenschaftlich nach wissenschaftlichen Tatsachen und praktischen Erfahrungen durchzudenken, d. h. das sie selbst vielfach stark gefangennehmende oder ihre Interessenvertretung, ihre Verwaltung, ihre Behörde beherrschende „Interesse" auszuschalten. Auch in großen verkehrspolitischen Fragen darf es nur ein Interesse geben, das Gesamtwohl des deutschen Vaterlandes. Innerhalb dieser Grenzen, dieser Beschränkung und Bedingtheit ist Wissenschaft, zumal nationalökonomische Wissenschaft, durchaus möglich. Aber alle die vielen verschiedenen „Interessen" sind nur Schlacken, von denen das Verkehrsproblem endlich einmal, soweit als möglich, jedenfalls recht gründlich, gereinigt werden sollte.

Die zweite Forderung richtet sich an den Staat. Der zweifellos bestehende nicht abzustreitende schwere Mangel im nationalökonomischen Wissenschaftsbetriebe muß endlich einmal ausgeglichen werden. Wenn die in den Hochschulen organisierte Wissenschaft aus sich selbst heraus nicht imstande ist, durch genügend und genügend fähige Kräfte ein so ungemein wichtiges Gebiet wie das Verkehrswesen, viel gründlicher als bisher beackern zu lassen und dafür den wissenschaftlichen Nachwuchs zu gewinnen, so muß eben der Staat nachhelfen. Wenigstens an den größten deutschen Universitäten und an sämtlichen Handelshochschulen sollten Lehrstühle für Verkehrswesen eingerichtet, mit hauptamtlichen Professoren besetzt, Seminare eingerichtet und das Verkehrswesen wie andere Teilgebiete, zum Beispiel Finanzwissenschaft, zum Prüfungsfach erhoben werden! Gewiß läßt sich ein jahrzehntelang vernachlässigtes Wissenschaftsgebiet nicht von einem Se-

mester zum anderen vollwertig mit Lehrkräften besetzen, und die alten werden es nicht mehr können. Aber unter dem jungen Gelehrten-Nachwuchs — auf den Gelehrten kommt es sehr an — würde sich mancher nicht nur Ehrgeizige, sondern auch ehrlich um die Wissenschaft Mühende finden, der mit Stolz einen solchen verantwortlichen Posten übernähme. Versuche hier und da würden erfolgreich ausfallen, wenn die Männer danach sind. Es wäre lächerlich und tragisch zugleich, wenn etwa in den Staatshaushalten Hindernisse entständen. Deutschland kann es sich zu allerletzt leisten, wissenschaftlich zurückzubleiben.

Bedeutung der Binnenschiffahrt für die russischen Häfen.

Von Dr. Ing. Achenbach, Berlin.

Die Veränderung der politischen Verhältnisse durch den Krieg hat wesentliche Aenderungen in den wirtschaftlichen Beziehungen der Völker im Gefolge gehabt. Völker, mit denen wir vor dem Kriege in einem lebhaften und freien Warenaustausch standen, suchen sich durch Sonderschutzzölle abzusondern, zu sichern, zu sanieren. Die innerpolitische Lage dieser Länder ist hierbei meist von ausschlaggebender Bedeutung in ihrem Verhalten uns gegenüber.

Deutschland hat als dichtbevölkertes Industrieland trotz dieser ihm nachteiligen Veränderungen das Bestreben, die Gegensätze zu überbrücken. Aber während in fast allen Ländern die grundlegenden Bedingungen der Wirtschaft und des Verkehrs fast genau die gleichen wie vor dem Kriege geblieben sind, sind mit Rußland in dieser und vielen anderen Beziehungen so tiefe Aenderungen vor sich gegangen, daß der Warenaustausch mit dem russischen Wirtschaftsgebiet seither sich aus diesen Gründen noch nicht dem Vorkriegsumfang nähern konnte.

Viele Hunderttausende von geschickten und fleißigen russischen Bauern und Landarbeitern sind dem Kriege zum Opfer gefallen. Hunderttausende handeltreibender Bürger und Familien sind durch die Revolution vernichtet worden oder sind nach dem Auslande abgewandert. In dieser völkischen Einbuße liegt die Hauptursache für Rußlands Not, da Rußland als dünnbevölkertes Gebiet inbezug auf Erzeugung, Verbrauch, Handel und Verkehr schon in normalen Zeiten wenig entwickelt war.

Die Bedingungen der Eisenbahnen waren vor und während des Krieges unzulänglich, durch die Revolution wurden sie katastrophal. Auch in der Gegenwart bestehen noch erhebliche Schwierigkeiten, die in dem unbefriedigenden Zustand der Strecken, dem Mangel an rollendem Material und vor allem in der Unwirtschaftlichkeit des Netzes, bedingt durch die geringe Produktions- und Konsumtionskraft des Landes zu suchen sind.

Die Unzulänglichkeit der Eisenbahnen verweist das Land auf die intensive Ausnutzung seiner Binnenwasserstraßen. Sie durchziehen Gebiete, die reich an Viehzucht, Getreide und sonstigen landwirtschaftlichen Produkten sind, die Industrie-, Erz-, Kohlen- und Naphtha-Gebiete erschließen und die mit Hilfe der bereits vorhandenen Kanalsysteme Ladung aus dem Weißen nach dem Schwarzen Meer, aus dem Baltischen nach dem Kaspischen Meer zu befördern gestatten. Die Eisenbahntarife würden bei aller Billigkeit nicht mit den Frachtsätzen dieser Verbindungslinien konkurrieren können.

Es kann kein Zweifel bestehen, daß Deutschland sowohl als Abnehmer wie auch als Lieferant mit Rußland in engste Beziehungen kommen muß. Doch während vordem beide Länder unmittelbare Grenznachbaren waren, sind sie jetzt durch einen Wall selbständiger Staaten voneinander getrennt. Diese Zwischenstaaten sind als Wirtschaftsgebiete unbedeutend oder unentwickelt und bieten an Bedürfnissen und Erzeugnissen nichts, was sie dem früheren russischen Mutterland gegenüber interessant für uns erscheinen ließe. Sie gehören organisch zu Rußland; selbst wenn sie im Wechsel der Zeiten ihre politische Unabhängigkeit würden bewahren können, so dürfte doch die wirtschaftliche Notwendigkeit zu einem engen Anschluß an Rußland drängen, welches die Wurzel ihres Wohlstandes stets bleiben wird.

Infolge der fehlenden Grenzberührung muß sich der Warenaustausch zwischen Deutschland und Rußland vorwiegend auf dem Seewege vollziehen, und daher gewinnt der russische Seeverkehr für uns besondere Bedeutung.

Aus den vorher erwähnten Gründen wird ein russischer Seehafen umsomehr als Umschlagplatz geeignet sein, je besser er an die Binnenwasserstraßen angeschlossen ist. Für uns gewinnt ein solcher Hafen umso mehr an Wert, je näher er unseren Seehäfen liegt. Es sind daher die Häfen des Baltischen und des Weißen Meeres uns besonders interessant; wir dürfen aber als seefahrendes Volk auch die anderen Zugangstore Rußlands nicht unbeachtet lassen, und dies umso weniger, als selbst weit entlegene russische Häfen durch ein entwickeltes Kanalsystem mit unseren Meeren in Verbindung stehen.

In Tabelle a (Seite 91) sind die Hauptströme Rußlands mit ihren Nebenflüssen aufgeführt unter Angabe der Gesamtstromlänge und der hiervon schiffbaren Strecke. Die Hauptströme mit direkter Mündung in eines der Meere sind: Wolga, nördliche Dwina, Dnjepr, Don, Düna und Newa. Die letztere ist eigentlich kein Strom, sondern nur der Durchbruch des Ladoga-Sees in die Ostsee. Obwohl nur 70 km lang, hat die Newa für die Zugänglichkeit und den Verkehr Rußlands durch ein natürliches oder künstlich angeschlossenes System von Binnenwasserstraßen eine außerordentliche Bedeutung. Der mächtigste russische Strom, die Wolga, hat unter seinen Nebenflüssen vier Ströme, von denen jeder länger als der Rhein ist. Ein großer Teil dieser Strecken ist nicht nur schiffbar, sondern auch für große Dampfschiffe befahrbar. Fast gleich mächtige Nebenflüsse hat die nördliche Dwina, die allerdings in einem weniger wichtigen Landgebiet fließt. Von den südwärts fließenden Flüssen ist der wichtigste der Dnjepr, der durch seine Nebenflüsse Verbindung mit der Weichsel und der Düna gewinnt und dadurch für uns zu einer äußerst wichtigen Bedeutung hätte gelangen können, wenn sich nicht die Verhältnisse an unseren Grenzen so gänzlich verändert hätten.

Der Fluß Don ist auf eine sehr große Länge schiffbar und wird in Zukunft durch eine Verbindung mit der Wolga noch ganz bedeutend an Wichtigkeit gewinnen. Es muß als eine Tragik der russischen Fluß-Systeme bezeichnet werden, daß sie trotz ihrer Größe und bei allem guten Willen, sie der Wirtschaft des Landes nutzbar zu machen, an einigen Gebrechen leiden, die bis jetzt noch nicht behoben werden konnten. Die wichtigste Verbindung für Rußland wäre diejenige zwischen Ostsee und Schwarzem Meer, welche entweder auf der Strecke Wolga—Don oder auf der Strecke Düna—Dnjepr verwirklicht werden könnte. Die Flüsse Wolga und Don der ersten Strecke nähern sich zwischen Zaritzyn und Kalatch auf eine Entfernung von ca. 85 km, ohne daß diese im Verhältnis zu dem genannten Flußgebiet winzige Strecke durch einen Kanal überbrückt worden wäre. Der Schiffahrtsweg Düna—Dnjepr wird nur auf der Strecke Jekatrinoslaw—Alexandrowsk von ca. 80 km Länge durch Stromschnellen für einen durchgehenden

Verkehr behindert. An dieser Stelle können nur kleine Schiffe die Stromschnellen überwinden.

Die russischen Flüsse werden durch die in Tabelle b angegebenen Verbindungssysteme zu zwei großen Gruppen zusammengeschlossen, von denen die nordöstliche die Stromgebiete der Wolga, der Dwina und der Newa mit den Seen Ladoga, Onega und Ilmen umfaßt, während die südwestliche aus den Stromgebieten des Dnjepr und der Düna besteht, zu denen früher noch die Weichsel und der Njemen gehörten. Die Gesamtlänge der Binnenwasserstraßen der ersten Gruppe umfaßt 55 % aller Wasserstraßen des europäischen Rußlands, die der zweiten ca. 20 % unter Einrechnung von Weichsel und Njemen.

In Bezug auf den Weltverkehr werden durch die Verbindungssysteme die Flüsse zu vier Verkehrsgebieten zusammengeschlossen, die auf Tabelle c (Seite 92) charakterisiert sind.

1. Das Gebiet der Ostsee umfaßt die früher russischen Flüsse Njemen, kurländische Aa, Düna, die Narowa mit dem Peipus- und Pleskausee, die Luga nud die Newa mit den drei angeschlossenen Seen Ladoga, Onega und Ilmen. Nach Abrechnung des Randstaatengebietes bleibt hiervon nur das Gebiet der Newa mit ca. 18 300 km Gesamtlänge, wovon ca. 1 550 km dampfschiffbar sind. Durch dieses Stromgebiet wird die Ostsee mit dem Kaspischen Meer und unter Benutzung der Eisenbahnstrecke Zaritzyn-Kalatch mit dem Asowschen Meer verbunden. Die wichtigsten Seehäfen dieses Gebietes sind: Petersburg am Ausfluß der Newa, Astrachan in der Mündung der Wolga, Baku am Kaspischen Meer als Zentrum des Naphthagebietes und für das Asowsche Meer die Häfen Rostow und Taganrog. Petersburg hat als Ausfuhr Getreide, Oelkuchen, Flachs, Leinsamen, Holz, Eier, Butter, Naphtha, als Einfuhr vor allem Kohle und Koks, sodann Baumwolle, Heringe, Maschinen, chemische Produkte, Metalle, Farben, Kaffee und Wein. Astrachan ist wichtig als Hafen für Naphtha-Produkte, Holz, Salz, Zucker, Fische, Getreide und getrocknete Früchte. Baku: Naphtha-Produkte, Erze, Wolle, Holz. Rostow und Taganrog Ausfuhr: Getreide und Wolle.

2. Das Gebiet des Murman-Meeres und des Weißen Meeres umfaßt das Gebiet der Onega mit der Hafenstadt Onega; die Dwina, durch die Suchona mit dem Kubenskysee und weiterhin durch ein Kanalsystem mit dem Weißen, Onega- und Ladogasee über die Newa mit der Ostsee verbunden. Wichtigste Hafenstadt ist Archangelsk in der Mündung der Dwina. Ferner umfaßt dieses Gebiet die Flüsse Mesen, Petchora und andere in das nördliche Eismeer mündende Ströme. Mit Hilfe dieses Stromsystems ist es möglich, Ladungen aus dem Weißen Meer in die Ostsee und in das Kaspische Meer zu bringen. Im Weltkrieg sind diese Verbindungswege tatsächlich ausgenutzt worden. Es sei daran erinnert, daß z. B. die Dampfturbinen für das Linienschiff „Kaiser Alexander III" über die Dwina, die Wolga nach dem Asowschen Meer und von dort per Schiff nach Nikolajeff gebracht wurden. Ausfuhrgut dieser Häfen ist hauptsächlich Getreide, Mehl, Graupen, Flachs, Teer, Holz, Butter, Tran; Einfuhr: Kaffee, Salz, Fische, Früchte, Petroleum.

3. Das Gebiet des Schwarzen und des Asow-Meeres umfaßt die Ströme Don, Dnjepr, südlicher Bug, Dnjestr. Die wichtigsten Zufahrtshäfen sind: Odessa, Ausfuhr: Getreide, Mais, Zucker, Einfuhr: Tee, Baumwolle, Früchte, Wein, Metalle; Cherson und Nikolajeff, welche hauptsächlich Getreide ausführen; sodann im Osten des Schwarzen Meeres Noworossisk und Batum, die Naphthaprodukte, Getreide, Seide, Wolle und Erzen als Ausfuhrhäfen dienen.

4. Das Gebiet des Kaspischen Meeres, welches seine besondere Bedeutung durch die Einmündung der Wolga gewinnt, und durch die reichen Erdölschätze, die auf ihrem Rücken teils in die Hauptzentren der russischen Industrie, teils nach dem Ausland verfrachtet werden. Auch für Getreide-, Holz- und Mineralverschiffung ist die Wolga ein wichtiger Strom. Sie gestattet, auf den Nebenflüssen Kama und Bielaja Waren bis Perm und Uffa zu transportieren, von wo aus direkter Eisenbahnanschluß auf der großen sibirischen Magistrale über Omsk nach dem westsibirischen Wirtschaftsgebiet führt. Die Haupthäfen sind: Astrachan und Baku am Kaspischen Meer, Petersburg und Archangelsk im Norden.

Ein Vergleich der Tabelle a mit Tabelle c (S. 92) lehrt, daß durch die Verbindungssysteme der Einfluß der russ. Seehäfen eine ganz gewaltige Steigerung erfährt, und daß als Haupttore die Häfen Petersburg, Archangelsk, Astrachan, Odessa, Cherson und Rostow anzusehen sind, die zu entwickeln der russische Staat ein wesentliches Interesse hat. Die Uebersicht lehrt auch, daß die Häfen der Randstaaten ohne Anschluß an das russische Binnenschiffahrtsnetz nur geringe Bedeutung erlangen können, und da bekanntlich die wirtschaftlichen Bedingungen sich im Leben der Völker stets durchzusetzen pflegen, gegenüber politischen Gezwungenheiten, so dürfte die Zukunftsentwicklung dieser Randstaaten, wie schon eingangs erwähnt, auf einen engen Anschluß an Rußland hinauslaufen. In der Vorkriegszeit bewältigten diese Häfen mehr als ¼ des russischen Außenhandels. Riga vermittelte hauptsächlich die Getreideausfuhr der wichtigsten zentral-russischen Produktionsgebiete und war der größte Holzhafen der Welt. Die Bedeutung Windaus liegt vor allem darin, daß seine Zugänglichkeit im Winter weniger leicht durch Eis behindert wird als die von Riga oder gar Petersburg. Das gleiche gilt für Libau, welcher Hafen außerdem noch als Ausfuhrtor eines Teiles des ukrainischen Getreides diente und als Kriegshafen besonders ausgebaut wurde.

a) Flußlängen.

No.	Flüsse	Gesamtlänge km	Schiffbare Strecke km	Seehäfen
1.	Wolga	3700	3580	Astrachan
	Nebenflüsse:			
	Kama	2010	1575	
	Oka	1520	1340	
	Bielaja	1375	760	
	Wiatka	1250	760	
2.	Nördl. Dwina	1315	1315	Archangelsk
	Nebenflüsse:			
	Suchona			
	Wytschegda	1130	960	
3.	Dnjepr	2280	2000	Cherson
	Nebenfluß:			
	Desna	1180	860	
4.	Don	1985	1395	Rostow, Taganrog
5.	Düna	6525	5000	Riga
6.	Newa	70	70	Petersburg

b) Verbindungssysteme.

No.	System	Verbindet:	Gesamtlänge der angeschlossenen Gruppe
1.	Marien-	Wolga mit Newa	98.500 km
2.	Tichwinsky-		
3.	Wyschnewolotzky-	Wolga mit Newa; gegenwärtig ohne Bedeutung	
4.	Herzog Alexander von Württemberg-	Dwina mit Mariensystem	
5.	Beresina-	Düna mit Dnjepr	35.000 km
6.	Oginski-Sergutschersky Kanal	Njemen mit Dnjepr	
7.	Dnjepr-Bug-	Weichsel mit Dnjepr	
8.	Awgustowsky-Kanal	Weichsel mit Njemen	

Petersburg diente vor allem dem Wolgagebiet als Ausfuhrhafen. Seit der Revolution bemüht sich die russische Regierung, diesen Hafen als einzigen russischen Ostseehafen besonders zu entwickeln und durch Eisbrecher das ganze Jahr offen zu halten. Die Erfahrung hat gelehrt, daß das Einfrieren Petersburgs mit technischen Mitteln bekämpft werden kann. Wenn solche Mittel energisch zur Durchführung gebracht werden, so würde hierdurch die Bedeutung der Ostseehäfen in den Randstaaten noch weiter beeinträchtigt werden.

c) Verkehrsgebiete.

No.	Küsten- und Stromgebiete	Gesamtlänge km	dav. dampfschiffbar km	Verbundene Meere	Seehäfen
1.	Gebiet der Ostsee	18300 (45000) *)	1550 (4300) *)	Ostsee mit Kasp. Meer (u. Asow-Meer)	Petersburg Astrachan Baku (Rostow, Taganrog)
2.	Gebiet des Murman- und des Weißen Meeres	47000	5100	Ostsee mit Weißem Meer	Petersburg Archangelsk Murmansk, Onega Kemi
3.	Gebiet des Schwarzen (und Asow-)Meeres	26800	8300	Ostsee mit Schwarzem Meer (und Asow-Meer)	Riga (Libau, Windau, Reval), Cherson, Nikolajeff, Odessa (Rostow, Taganrog)
4.	Gebiet des Kaspischen Meeres	61000	13700	Kaspisches Meer mit Ostsee und Weißem Meer	Astrachan Baku Petersburg Archangelsk

*) Unter Einbeziehung des Randstaaten-Gebiets.

Bericht über die Große Ausschußsitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 24. 1. 1925.

(Schluß aus Heft 3.)

Obering. Heym (Demag, Deutsche Maschinenfabrik A.-G.) Duisburg: Der Entwurf eines Schiffshebewerks (Bild 1), der von den zu diesem Zweck vereinigten Firmen

Demag, Deutsche Maschinenfabrik A.-G. Duisburg,
Dykerhoff & Widmann A.-G., Biebrich am Rhein,
Gutehoffnungshütte, Sterkrade, und
Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Berlin

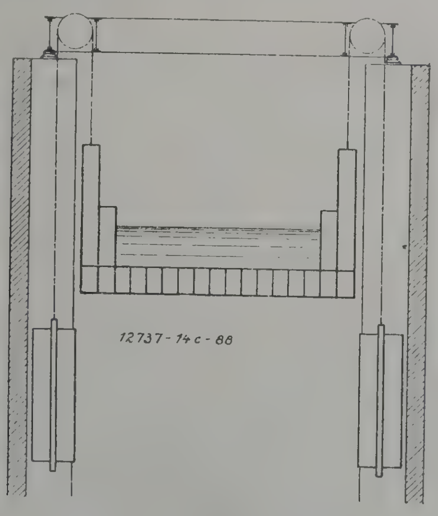


Bild 1.

ausgearbeitet worden ist, und das Ergebnis einer mehr als 15jährigen Studienarbeit darstellt, weist zwei von Anfang an klar erkannte und zielbewußt und stetig weiterentwickelte Grundgedanken auf.

Die Hauptmerkmale dieses Entwurfs, bei dem das Schiff in einem mit Wasser gefüllten Troge befördert wird, sind die auf dem kürzesten Wege bewirkte vollständige Auswuchtung des gefüllten Troges durch an Seilen hängende Gegengewichte und die Aufteilung der Gegengewichte in eine so große Anzahl einzelner, parallel geschalteter Elemente, daß alle Aufhängeseile und mechanischen Teile nur solche Abmessungen erhalten, daß sie die im Hebezeugbau bereits erfolgreich ausgeführten Abmessungen nicht überschreiten.

Da die Gegengewichte in Mittelstellung des Troges die Troglast vollständig ausgleichen, so sind beim Bewegen des Troges, der in seiner höchsten und tiefsten Stellung in bekannter Weise an die Kanalhaltungen angeschlossen wird, nur die Reibungswiderstände im Triebwerke zu überwinden. In einem Falle wurde dem Entwurfe eine Hubhöhe von 36 m zugrunde gelegt; doch steht nichts im Wege, diese Bauart auch für praktisch unbegrenzte Höhen zur Anwendung zu bringen. Die Unterteilung des gesamten Gegengewichtes in einzelne Gewichte erfolgte so, daß jedes einzelne Gewicht noch durch ein einfaches, über eine Rolle geführtes Seil, mit dem Trog unmittelbar verbunden werden konnte, ohne daß Seildurchmesser oder Rolle unzulässig groß wurde. Durch diese Unterteilung und Parallelschaltung aller Gegengewichte wird eine ganz außerordentlich große Sicherheit des ganzen Bauwerks und günstige Beanspruchung der Drahtseile erreicht.

Um auch dem allerdings wohl außerhalb des Bereichs der Wahrscheinlichkeit liegenden Fall des Reißens eines Gegengewichtseiles Rechnung zu tragen, sind die Gegengewichte zu Gruppen, in diesem Falle 16, vereinigt. Jede dieser Gruppen wird von einem kräftigen, an 2 besonderen Seilen hängenden Rahmen umschlossen. Sollte also ein Gegengewichtseil reißen, so wird das Gegengewicht sofort von dem federnd aufgehängten Rahmen aufgefangen, ohne daß das Gleichgewicht des ganzen Systems gestört wird.

Was den Antrieb betrifft, so kann die Förderung des Troges von der einen zur anderen Haltung mit den verschiedensten Mitteln erfolgen. Es können das umlaufende, durch Kettenritzel in Bewegung gesetzte, endlose Gelenkketten, Spindeln in allen Ausführungsarten als feststehende oder sich drehende Voll- oder Hohlspindeln oder auch Zahnstangen oder dergleichen sein. Der Antrieb braucht ja nur, weil das Gewicht des gefüllten Troges durch die Gegengewichte völlig ausgeglichen ist, die Reibungswiderstände und gegebenenfalls die Seilüber- bezw. unterlasten zu überwinden. Um diese letzteren Belastungen auszuschalten, können in bekannter Weise Unterseile- oder -ketten, absetzbare Gegengewichtsstücke, Kegeltrommeln und dergleichen angewandt werden.

Eine Entlastung des Antriebs und Ersparnis an Antriebskraft kann eventuell dadurch erzielt werden, daß der Trog vor dem Senken eine den auftretenden Reibungswiderständen entsprechende Wasserüberlast und vor dem Heben eine entsprechende Wasserunterlast erhält. Die Verwendung von Wasser als Betriebskraft in dieser oder anderer Form ist lediglich eine Frage der Wirtschaftlichkeit und abhängig von der in der oberen Kanalhaltung verfügbaren Zuflußmenge.

Bei Gelenkketten-Antrieb und bei Verwendung drehbarer Spindeln wird man den Antrieb über dem Führungsgerüst anordnen, dagegen bei Verwendung fest im Führungsgerüst eingebauter Zahnstangen oder feststehender Voll- oder Hohlspindeln auf dem Troge selbst. Die Wahl der Trieborgane hängt von den örtlichen Verhältnissen und der Hubhöhe des Hebewerks ab. Der dargestellte Entwurf zeigt eine Ausführung, bei der Gewindespindeln den Trog bewegen sollen, die gleichzeitig als Haltevorrichtungen für den Trog dienen müssen, falls dieser durch irgendeinen Zufall leerlaufen sollte. Dann würden nämlich die Gegengewichte das Bestreben haben, den Trog nach oben zu bewegen, was aber durch die Gewindespindeln verhindert wird. Bei einer solchen Ausführung — also bei gleichzeitiger Benutzung der Spindeln als Antriebsmittel und Haltevorrichtung — besteht allerdings die Möglichkeit, daß die Spindelmuttern und die senkrechten Gewindespindeln, die ja während des normalen Betriebes ständig, wenn auch geringe Kräfte übertragen müssen, nach längerer Betriebsdauer so stark verschlissen sein könnten, daß gerade in dem Falle, wenn der Trog leerläuft, die notwendige Sicherheit gegen das Abscheren der Gewindegänge nicht mehr vorhanden ist. Die Verfasser des vorliegenden Entwurfs haben deshalb später Antrieb und Haltevorrichtung getrennt. Man kann dann für den Antrieb ein beliebiges Getriebe — Zahnstange, Gelenkkette oder dergleichen — wählen, während die Spindel mit ihrem in diesem Fall erwünschten geringem Wirkungsgrade nur als Haltevorrichtung dient und während der Bewegung des Troges im normalen Betriebe keinerlei Kräfte zu übertragen hat und deshalb auch keinen Verschleiß erleidet.

Die Ausführung dieser Haltevorrichtungen, die so stark bemessen werden, daß sie bei völlig leergelaufenem Troge die Ueberlast der Gegengewichte aufzunehmen und den Trog zu halten vermögen, kann in der verschiedensten Weise erfolgen. Bei der Verwendung von Gewindespindeln, wie im vorliegenden Falle (Bild 2) ist die Anordnung so gedacht, daß mit dem Troge Stücke einer Mutter oder Schraube verbunden sind, die auf oder in ortsfesten Gegengewinden derart gedreht werden, daß sie sich, so lange Gleichgewicht zwischen Trog und Gegengewichten herrscht, also bei normalem Betrieb, ohne Belastung freigehend auf- oder in dem Gewinde drehen, sich aber bei jeder Störung des Gleichgewichts bremsend auf das Gewinde legen, den Trog zum Stillstande bringen und festhalten. Das dargestellte Ausführungsbeispiel zeigt die Anordnung eines massiven Spindelsstücks, das sich in einem ortsfesten Innengewinde dreht. Der Antrieb solcher Schraubenstücke oder -muttern kann hierbei in beliebiger Weise ausgeführt werden, entweder, wie hier, durch einen besonderen, auf dem Troge sitzenden Motor oder zwangläufig vom Hubmotor aus.

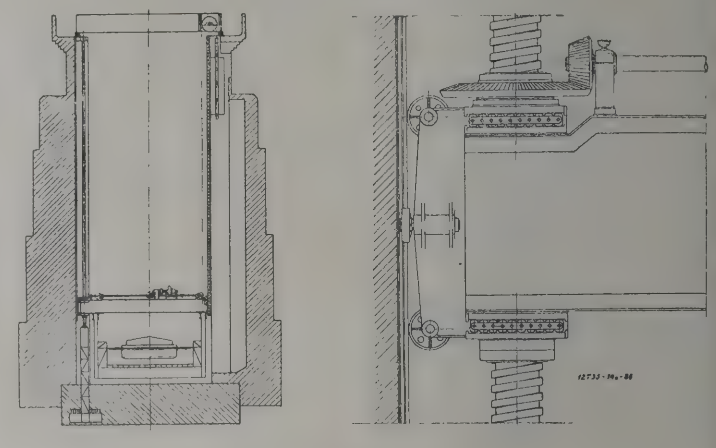


Bild 2.

Eine s o l c h e Ausführung einer Spindelhaltevorrichtung zeigt Bild 3. Hier ist ebenfalls eine feststehende Hohlspindel angeordnet, in der sich ein mit dem Troge verbundenes Gewindestück dreht. Der Antrieb desselben erfolgt jedoch zwangläufig durch den Hubmotor, die Bewegung des Troges durch einen Zahnstangentrieb.

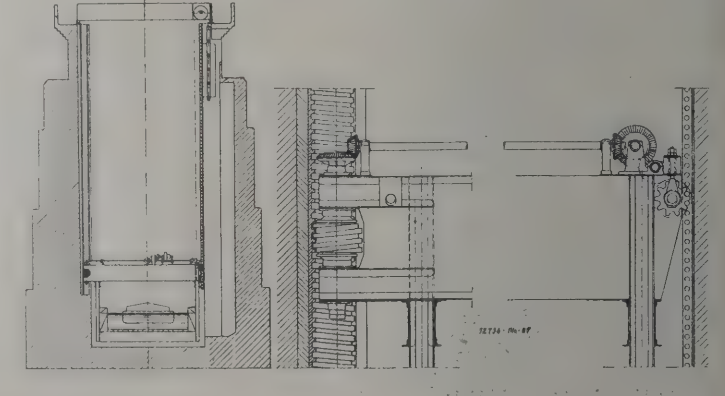
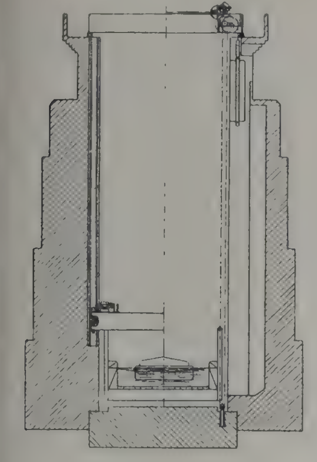


Bild 3.

Auf Bild 4 ist eine andere Lösung dargestellt. Als Haltevorrichtung dient eine feststehende Spindel mit Außengewinde und eine am Troggestelle gelagerte Mutter, die zwangsläufig vom Hubantriebe, für den man Zahnstange und Ritzel gewählt hat, bewegt wird. Bei normalem Betriebe dreht sich die Mutter frei zwischen den Gewindegängen, während bei Störung des Gleichgewichts zwischen Trog und Gegengewichten, sobald der Gewichtsunterschied einen vorher bestimmten Wert angenommen hat, die Mutter sich in bekannter Weise — man denke an das Hebewerk System Oelhafen-Löhle — infolge in das Triebwerk eingebauter nachgiebiger Zwischenglieder bremsend auf die Gewindegänge auflegt. Da sich dann die Belastung des oder der Antriebsmotoren entsprechend der Größe der auftretenden Gleichgewichtsstörung erhöht, so treten bei Ueberschreiten einer ein für allemal festgelegten Höchstbelastung elektrische Höchststrom-Selbstausschalter in Wirksamkeit, die die Stromzufuhr unterbrechen. Gleichzeitig kommen im Triebwerke gewichtsbeschwerte Elektromagnetbremsen in Tätigkeit, die das Getriebe stillsetzen und jede Weiterbewegung des Troges verhindern.

Die Frage, ob sich Gewindespindeln in den Abmessungen, wie sie die auftretenden Kräfte erfordern, herstellen lassen, kann ohne weiteres bejaht werden. Bis zu ganz beträchtlichen Hubhöhen kann und wird man die Spindeln aus einem Stücke herstellen. Ueber gewisse Hubhöhen

hinaus wird man dazu übergehen müssen, auch die feststehende Vollspindel mit Außengewinde aus mehreren Stücken zusammenzusetzen. Auch für diese Fälle sind eine Reihe guter, brauchbarer und betriebssicherer Lösungen bereits vorhanden.



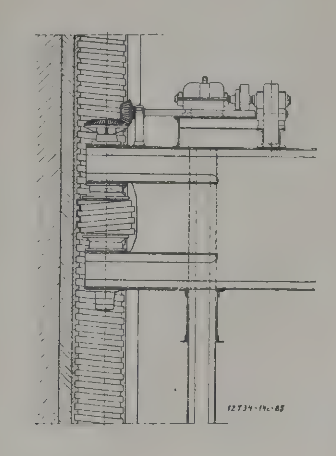


Bild 4.

Es sei an dieser Stelle noch ganz besonders darauf hingewiesen, daß mit den gezeigten Ausführungsbeispielen für Antrieb und Haltevorrichtung die Zahl der möglichen Lösungen hierfür keineswegs erschöpft ist. Es sei nur erwähnt, daß man den Seilen, die bisher nur die Funktion der Auswuchtung hatten, auch die Funktion des Antriebs und der Haltevorrichtung oder einer von beiden übertragen kann, dadurch, daß man die Seile oder einen Teil derselben jedesmal ev. mehrfach um Rollen oder Trommeln wickelt und diese mit Antrieb und Bremsen versieht.



Bild 5.

Das Bild 5 zeigt den ersten von den Konzernfirmen bereits 1910 ausgearbeiteten Entwurf für ein Schiffshebewerk bei Liepe bezw. Niederfinow, für den sie seit dieser Zeit unbeirrt eintraten, und an dessen Vervollkommnung sie ständig weitergearbeitet haben, ohne den ursprünglichen Grundgedanken des unmittelbaren Gewichtsausgleichs zwischen Trog und Gegengewichten mit Hülfe einfachster Seilzüge zu ändern. Dabei beschäftigen sich



Bild 6.

einige Konzernfirmen bereits seit den 90er Jahren mit Schiffshebewerken, und eine ganze Reihe von Bauarten sind dabei von ihnen ausgearbeitet worden. Die übereinstimmende Ansicht aller Konzernfirmen ist aber heute, daß die vorstehend erläuterte Bauart mit unmittelbarer Auswechselung durch viele Gegengewichte, von der ich Ihnen hier noch einen Entwurf in einem andern Falle (Bild 6) zeigen kann, das einfachste und betriebssicherste Schiffshebewerk darstellt.

G e h e i m r a t Dr. C a r s t a n j e n ist der Meinung, daß das Verhältnis der Nutzlast zur Gesamtlast nicht überschätzt werden dürfe, wie es der Herr Vortragende anscheinend getan habe; denn das Wichtigste, was man von einem Hebewerke verlangen müsse, sei eine große Betriebssicherheit. Was nützt es, so fährt Redner fort, wenn ich ein kunstvolles Uhrwerk habe und das Uhrwerk versagt mir im ungeeignetsten Moment! Hauptbedingung bleibt größte Betriebssicherheit. (Sehr richtig!) Und die erreiche ich durch allergrößte Einfachheit, dadurch, daß die Konstruktion aus möglichst wenigen und möglichst einfachen Teilen besteht, die recht robust konstruiert werden können. Sie sind dann keinerlei oder nur geringer Abnutzung und womöglich überhaupt keiner Auswechselung unterworfen.

Als Konstrukteur von Schiffshebewerken war es mir interessant, daß der Herr Referent eine Lanze für die Trockenförderung gebrochen hat. Ich habe mich in einem Referat, das ich zunächst an anderer Stelle gehalten habe, des eigenen Urteils, wie ich es auch hier tue, enthalten und das entscheidende Wort den Schiffern und Schiffbauern überlassen. Damals wurde mir erwidert: wenn die Trockenförderung eingerichtet wird, so wird die Kanalverwaltung sich durch jede Schleusung einen Prozeß wegen Undichtigkeit des Schiffes zuziehen. Ich möchte auch heute um Urteile über die Trockenförderung aus dieser sachverständigen Versammlung bitten.

Das gewöhnliche senkrechte Hebewerk kann sehr vollkommen im Gewicht ausgeglichen werden. Die Betriebskraft hat dagegen lediglich die Reibungswiderstände und den Winddruck zu überwinden und ist je nach den Umständen nur auf 50 bis etwa 90 t zu bemessen. Mit dieser Kraft können Sie die ganze Last von 3000—4000 t heben. Ein gewiß sehr günstiges Verhältnis! Bei der Trockenförderung liegt die Sache anders. Das zu hebende Gewicht ist veränderlich und das Gegengewicht läßt sich — wenn man nicht sehr künstliche Maßnahmen treffen will — den veränderlichen Lasten nicht anpassen. Man wird höchstens das Gewicht der Plattform und dasselbe Schiffsgewicht ausgleichen können, sodaß als Hubkraft verbleibt die andere Hälfte des Schiffsgewichts — also 500 t — vermehrt um einen Zuschlag für Bahnreibung und Wind von wenigstens 50 t, zusammen 550 t, also das Elffache, und dementsprechend erhöhen sich die Betriebskosten! Es kommt noch hinzu, daß die senkrechten Hebewerke in ihrer Höhe an engere Grenzen gebunden sind, als es vorhin erwähnt wurde. In allen Fällen, wo das Terrain sehr flach ist, — und das ist bei uns in Norddeutschland fast immer der Fall — sind große und kostspielige Anschlußbauten zwischen den senkrechten Hebewerken und der Kanalhaltung nötig, wodurch die Kosten sich ungemein erhöhen. Da ist die geneigte Ebene viel zweckmäßiger. Für sie würde bei ganz großen Höhen die Trockenförderung von besonderem Vorteile sein, wo ein Gewichtsausgleich durch Gegengewichte nicht möglich ist. Da ist dann die Gewichtsminderung, welche die Trockenförderung bietet, sehr willkommen. (Klatschen.)

R e g. - u. B a u r a t Dr. T e u b e r t, M a n n h e i m: Zu der Anfrage von Herrn Geheimrat Carstanjen wegen der Möglichkeit der Trockenförderung möchte ich mich vom schiffbaulichen Standpunkt aus äußern:

Die Trockenförderung von Flußschiffen wird man nach zwei Seiten hin beurteilen müssen, einmal, ob es sich um

eiserne Schiffe handelt oder um Fahrzeuge, wie sie bei Niederfinow eine große Rolle spielen, also um hölzerne oder um eiserne Schiffe mit hölzernem Boden. Die eisernen Schiffe werden m. M. nach bei der Förderung in der vom Herrn Vortragenden vorgeschlagenen Weise keine Beschädigungen zu befürchten haben. Diese Schiffe werden z. B. auf den Werften auf einzelne Hellingwagen raufgezogen, allerdings im leeren Zustand, aber diese Hellingwagen liegen in der Regel in vollkommen horizontaler Ebene, während die Schiffe im leeren wie auch im beladenen Zustand im Boden — entweder von Natur oder durch die wechselnde Belastung hervorgerufen — Krümmungen zeigen. Schäden haben die Schiffe infolge dieses Heraufziehens nicht genommen. Die Beanspruchungen, die die Schiffsfestigkeit bei der Förderung im beladenen Zustande erfährt, sind natürlich andere, und man muß unterscheiden zwischen Belastung durch Schüttladung und zwischen Belastung durch Stückgutladung. Die Belastung bei Schüttladung ist günstiger als bei Stückgutladung, weil der Wasserdruck von außen z. T. durch die Schüttladung selbst innen ausgeglichen wird. Meine Untersuchungen in der Beziehung haben gezeigt, daß sowohl die Nietung wie die Schiffsfestigkeit der heute üblichen eisernen Flußschiffe vollkommen diesen Anforderungen gewachsen sind. Bei den älteren Finow-Schiffen scheint mir die Anwendung eines elastischen Bodens, wie ihn Herr Dr. Karner empfiehlt, sehr wohl durchführbar; allerdings wird es nur da in Frage kommen, wo man darauf angewiesen ist, die alten Holzschiffe mit den Schiffshebewerken zu fördern. In Niederfinow scheint diese Notwendigkeit nicht ohne weiteres vorzuliegen: Erstens könnten diese Holzschiffe, die ja immer mehr verschwinden, sich mit der Benutzung der Schleusentreppe begnügen und zweitens scheint mir auch die erwähnte Befürchtung wegen Entstehens vieler Prozesse zwischen Wasserstraßenverwaltung und Reedereien übertrieben zu sein. Bestimmte Vereinbarungen zwischen den Schiffsbesitzern und den Schiffsversicherern müßten natürlich vorausgehen. Nach der Richtung scheinen die Vorbesprechungen bereits zu einem günstigen Ergebnisse gekommen zu sein. Daß die Vorteile der Trockenförderung sich bei der schiefen Ebene in höherem Maße zeigen werden als bei der senkrechten Förderung, glaube ich nicht. Mir scheint die Aeußerung von Herrn Geheimrat Carstanjen da etwas zu weit zu gehen. Auch glaube ich nicht, daß eine Beschränkung der Höhe bei senkrechten Förderungen vorliegt, und daß der in dieser Hinsicht von Herrn Dr. Karner erwähnte Vorteil bei der schiefen Ebene irgendwie überschritten werden könnte. Ich würde es sehr begrüßen, wenn man die Frage der Trockenförderung weiter untersuchte, um dadurch den Betrieb zu verbilligen, zu verbessern und zu vereinfachen, denn die Sicherheit steht bei solchen Schiffahrtseinrichtungen über allem und die Trockenförderung scheint doch wesentlich größere Betriebssicherheit zu bieten als die Trogförderung. (Bravo!)

Werftbesitzer Hitzler bestätigt das, was Herr Baurat Teubert gesagt hat: Die modernen Stahlschiffe können ohne weiteres trocken gesetzt werden, und zwar nicht nur auf beweglichen Böden, sondern auch auf geraden festen Böden. Ich habe mehrfach Fahrzeuge mit halber und fast voller Ladung gedockt, darunter auch Schiffe gemischter Bauart. Auch diese werden noch die Förderung auf geradem Roste zulassen. Die Holzschiffe werden es nicht aushalten. Man braucht aber auf diese reinen Holzschiffe keine Rücksicht mehr zu nehmen, denn sie werden in kurzer Zeit verschwinden. Auch auf den märkischen Wasserstraßen werden keine neuen Holzschiffe mehr gebaut, und es ist also damit zu rechnen, daß die noch vorhandenen Holzschiffe in ca. 10 bis 15 Jahren aufgebraucht werden. Es sollten in Zukunft nur noch reine Stahlschiffe gebaut werden.

Bei der Trockenförderung genügt es vollständig, wenn alle 3 Meter eine feste Auflage vorhanden ist. Man sollte daher die Komplikation des verstellbaren Bodens beim Projekt Klönne weglassen, denn das ist ein Uhrwerk, das leicht versagt. Die Trockenförderung kann also vom schiffbaulichen Standpunkt aus durchaus ins Auge gefaßt werden.

Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry: Die Aussprache hat den Beweis geliefert, wie notwendig es war, im Zentralvereine diese Frage zur Sprache zu bringen. Mir ist wohl bekannt, daß unsere Verwaltung im Kriege Druckwasserhebewerke in Belgien in Betrieb gesetzt hat. Es ist nur zu bedauern, daß, während die Presse des Auslandes an Verbreitung von Nachrichten über sogenannte belgische Kriegsgreuel nicht genug tun kann, man vergeblich in unserer Literatur nach Angaben darüber suchen muß, was unsere Heeresverwaltung durch die Fertigstellung der vier Hebewerke in Belgien geleistet hat. Aus den Angaben des Herrn Regierungs- und Baurat Sperling geht hervor, daß die Wasserersparnis, die ich mit 75 % angegeben hatte, bei starkem Betrieb auf 65 % herabgeht. Diese Aeußerung beweist, wie dringend das Bedürfnis ist, an Stelle der stark wasserverbrauchenden Schleusen etwas Besseres zu setzen. (Sehr richtig!) Wenn die Hubzeit bei den Druckwasserhebewerken auch nur 2½ Minuten dauert, so muß man den Zeitverlust für Zerlegung und Wiederzusammensetzung des Schleppzuges dazu rechnen. Wir wollen dahin streben, daß die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt nach Möglichkeit gehoben wird. Das war maßgebend für meine Forderung: daß wir auf die Förderung von ganzen Schleppzügen ausgehen müssen, damit der Zeitverlust durch Zerlegung und Wiederzusammensetzung in Wegfall komme.

Gegen die Druckwasserhebewerke habe ich das große Bedenken, daß der ganze Kraftangriff auf einen Punkt konzentriert wird.

Der Gedanke, den Herr Dr. Karner entwickelt hat, der Unterstützung der Schiffe, ist keineswegs neu, denn der amerikanische Ingenieur Eads hat s. Zt. schon den Vorschlag gemacht, als Konkurrenz für den Panamakanal eine Schiffseisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec zu bauen, und er hatte in ganz ähnlicher Weise die Unterstützung von Seeschiffen, die beladen gefördert werden sollten, in Aussicht genommen. Also dieser Gedanke ist von einem Mann ausgegangen, der sich eines sehr großen Ansehens in Amerika erfreute und man darf annehmen, daß er wohl überlegt war.

Als wesentlichen Vorteil der von Herrn Dr. Karner vorgeschlagenen Lösung sehe ich das günstige Verhältnis zwischen Nutzlast und Gewicht der ganzen bewegten Last an, und vor allem die Tatsache, daß keine Dichtungen und keine Häfen an der oberen und unteren Haltung notwendig sind. Denn wenn wir uns vergegenwärtigen, daß Schiffshebewerke dort zur Anwendung kommen, wo starke Gefälle, möglicherweise mit geologischen Verwerfungen verbunden, vorhanden sind, so bedeutet jeder Kanalbau eine Störung des Gleichgewichtszustandes geologischer Schichten. Dort, wo es sich um den Uebergang von einem Flusse zu einem Kanal handelt, und wo, wie z. B. bei der Elbe, Schwankungen von 4—5 Metern in der Wasserspiegelhöhe vorkommen, scheint mir eine andere Lösung kaum möglich zu sein.

Die besonderen Vorzüge der Konstruktion des Herrn Dr. Karner liegen darin, daß jeder Teil leicht zugänglich ist und in der Unabhängigkeit von Gelände.

Bei der Konstruktion der Demag kommt mir die Länge der Seile doch etwas bedenklich vor. Wenn ich richtig unterrichtet bin, handelt es sich um Seile, deren Gesamtlänge ungefähr 6 km ausmacht. Ein solches Gewicht in ein Hebewerk hineinzubringen, scheint mir nicht ganz unbedenklich. Die vorgeführten Bilder haben ferner gezeigt, daß der Zugang von der oberen Haltung zu dem Schiffshebewerk — es waren 4 kleinere Oeffnungen und dann ein

großer Bogen, die eine Kanalbrücke tragen — die Kosten dieses Hebewerks recht erheblich vermehren müssen. Die Anwendung von Schraubenspindeln zum Antriebe scheint mir auch nicht unbedenklich. Ich hatte während des Krieges Gelegenheit, das Schiffshebewerk in Henrichenburg zu besichtigen, das trocken gelegt war, und ich konnte feststellen, daß, obwohl die Schraubenspindeln lediglich zur Sicherung und Regelung der Trogbewegung dienen sollten, die Abnutzung in den Muttern so stark war, daß von einem Gefahrenzustande gesprochen werden konnte. Das ist ganz begreiflich, denn wenn der Betrieb eines Schiffshebewerks dadurch erfolgt, daß ein paar Zentimeter Wasser ein- oder abgelassen werden, so läßt sich diese Einstellung nicht genau durchführen. Es wird sich also nicht vermeiden lassen, daß die Schraubenspindeln einen Teil der Belastung übernehmen müssen. Bei dem Vorschlage der Demag scheint nur der Antrieb durch Seile dem Antriebe durch Zahnräder vorzuziehen sein.

Was Herr Geheimrat Dr. Carstanjen über das Verhältnis von Nutzlast zur Gesamtlast sagte, entspricht ganz meiner Auffassung. Dieses Verhältnis darf nicht überschätzt werden. Aber darum gerade zitierte ich die Worte von Riedler, der sagte: Die Sicherheit, mit welcher das Ganze und die Einzelheiten auf Grund der gegenwärtigen wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnis berechnet und gebaut werden können, ist das entscheidende Moment bei der Lösung der Aufgabe.

Ich freue mich aber sehr, daß ich mich in Uebereinstimmung befinde mit Herrn Geheimrat Carstanjen bezüglich der Trockenförderung. Dieser Gedanke kam mir, als ich einen Bericht über die Verhandlungen des Institutes of Naval Architects las, — die Versammlung fand vor zwei Jahren in Holland statt — und es wurde darauf hingewiesen, daß unsere Binnenschiffe bei ihrer Beladung und bei der Fahrt starke Durchbiegungen erleiden. Ich staunte über die Durchbiegung, welche unsere Schiffe ertragen können und da sagte ich mir: wenn die Schiffe bei der Beladung und bei der Fahrt so starke Durchbiegungen ohne Schaden vertragen können, dann muß es eine Lösung geben, die Trockenförderung bei den Schiffshebewerken auch durchzuführen.

Herr Wasserbaudirektor Frentzen hat darauf hingewiesen, daß die Zahl der Holzschiffe so groß sei, daß die Trockenförderung aus diesem Grunde nicht in Frage kommen könne. Es muß im Interesse der Binnenschiffahrt auf das tiefste bedauert werden, daß immer noch so viele Holzkähne auf unseren Kanälen verkehren. Ich bin überzeugt, wenn in den Kreisen der Schiffahrtsinteressenten bekannt wäre, daß ein Holzkahn, gegenüber einem eisernen oder stählernen Kahne derselben Abmessungen, einen um 100% größeren Schiffswiderstand hat und infolgedessen bei dem Holzkahn um 100 % höhere Schleppkosten erwachsen, dann würde man auch bald von den Holzkähnen abgehen und sich zu dem Bau von eisernen Kähnen entschließen. (Sehr richtig!) Wenn bisher keine größere Anwendung von Schiffshebewerken erfolgt ist, so liegt es daran, daß diese Geräte zu schwerfällig sind und daß man sich auf das Befördern von Einzelschiffen beschränkt hat. In den letzten 20 Jahren haben die Schleusen einen ganz gewaltigen Vorsprung vor den Schiffshebewerken erlangt und ich hoffe, daß der heutige Abend den Konstrukteuren die Anregung geben wird, diesen Vorsprung, den der Schleusenbau gegenüber den Schiffshebewerken erlangt hat, einzuholen und zu überholen. (Lebh. Beifall, Klatschen.)

Der Vorsitzende dankte dem Herrn Vortragenden nochmals und den Diskussionsrednern und sprach die Hoffnung aus, daß diese schwierige Frage weiter gefördert werden wird. Was die praktische Schiffahrt zu der Frage zu sagen hat, ist schwer in kurzen Worten wiederzugeben. Die Frage der Holzschiffe liegt so, daß sie meistens im Eigentume des Einzelschiffers stehen, der aus finanziellen Gründen nicht in der Lage ist, den Fortschritten zu folgen. Sie sehen, daß das Holzschiff sich nur überall da gehalten hat, wo es sich nicht darum handelte, auf der Fahrt große Stromwiderstände zu überwinden; Sie finden es auf den märkischen Wasserstraßen vorzugsweise und auf den Kanälen. Als ich vor etwa 40 Jahren in der Rheinschiffahrt tätig war, zuerst als Direktor einer Gesellschaft, die vorzugsweise das Schleppen betrieb, da hatten wir noch über 40 % Holzschiffe, und sie schwanden nur dadurch verhältnismäßig rasch dahin, daß diese wesentlich als Schleppschiffahrtsgesellschaft ausgebildete Gesellschaft einen sehr stark erhöhten Tarif einführte, d. h. einen am Dynamometer gemessenen Schiffswiderstand entsprechend erhöhten Tarif. (Heiterkeit, Bravo!) Damit war den Holzschiffen das Ende bereitet. (Bravo!) Aber auf manchen Flußläufen, wie auf den märkischen Wasserstraßen, kann sich angesichts der Tatsache, daß dort große Widerstände für Schiffe nicht zu überwinden sind, diese zweifellos veraltete Schiffsart noch halten, insbesondere wenn die besonderen Verhältnisse, die ich eben hinsichtlich des Besitzes geschildert habe, obwalten.

Redner bittet noch, die Hauptversammlung in München recht zahlreich zu besuchen, zumal er glaubt, daß die Frage der Binnenschiffahrt in Zukunft eine erhöhte Bedeutung erlangen kann. Es scheint das in den jetzt gegebenen Verhältnissen begründet zu sein. Es scheint mir, so sagt der Herr Vorsitzende, also ob wir unseren Wasserstraßen eine höhere Aufmerksamkeit noch zuwenden müßten, als es in der Vergangenheit geschehen ist. (Bravo!) Als ob sie in Zukunft einen größeren Faktor bilden würden in unserem deutschen Wirtschaftsleben. Und da darf ich noch mit einer gewissen Genugtuung hinzufügen, daß unser Zentralverein trotz der Stürme der letzten Jahre, die auch über ihn hinweggegangen sind und an den immerhin nicht starken Wurzeln seiner Finanzkraft gerüttelt haben, sich doch hindurchgewunden hat durch diese schlechte Zeit, und daß wir zwar heute nicht im Ueberflusse schwelgen, aber daß wir immerhin die Hoffnung haben, die Balance halten zu können. Das ist schon etwas in einer Zeit, wo das Wort „von der Substanz leben" zum Tagesgespräche geworden ist. Ich bitte um weitere Unterstützung hinsichtlich unserer finanziellen Lage; die Beiträge sind äußerst niedrig bemessen. Extrabeiträge werden gern entgegengenommen.

Schluß der Sitzung ¾8 Uhr abends.

Mosel-Saarkanalisierung und Wasserkraftausnutzung.

Von Dr. Kreutzkam, Berlin-Wilmersdorf.

Unter den deutschen Wasserstraßenplänen, die schon seit Jahrzehnten ihrer Ausführung harren, nimmt die Kanalisierung der Mosel von der lothringischen Grenze bei Perl bis Koblenz und der Saar von Brebach bis Conz wegen ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung mit die erste Stelle ein. Die Mosel- und Saarkanalisierung ist von Natur wie Geschichte vorgezeichnet und unter allen Wasserstraßenplänen Deutschlands nicht nur eines der rentabelsten, sondern auch im Gesamtinteresse eines der wichtigsten.

Die Hauptaufgabe, die die kanalisierte Mosel und Saar zu erfüllen haben, ist die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen den größten deutschen Kohlenbecken in Niederrheinland-Westfalen sowie dem

Saarrevier und den reichen Erzlagerstätten in Lothringen, Frankreich, Luxemburg und dem Meere.

Die Mosel- und Saarkanalisierung ist aber auch von der größten wirtschaftlichen Bedeutung für Handel und Gewerbe wie für die Landwirtschaft der beteiligten Gebiete, insbesondere für die Schiffahrt, die ihren Hauptsitz am Niederrhein hat. Was die Industrie im engeren Mosel- und Saargebiet anlangt, so leiden dort viele Industriezweige unter dem Mangel einer leistungsfähigen Wasserstraße: mächtige Ablagerungen von Sand- und Kalksteinen sehen ihrer Gewinnung entgegen, und eine billige Verfrachtung dieser und anderer Rohstoffe von geringem Wert und großem Gewicht ist geradezu eine Lebensnotwendigkeit für diese Industrien, namentlich auch mit Rücksicht auf die Ausfuhr.

Beide Enden der Großschiffahrtswege werden an schon bestehende Kleinkanäle anschließen: das obere Ende der zu kanalisierenden Mosel an den französischen Moselkanal, das obere Ende der zu kanalisierenden Saar an den Saarkohlenkanal, den Rhein-Marne- und den Rhein-Rhonekanal. Die Mosel ist bekanntlich nur von Frouard bis Metz kanalisiert worden und auch die Saar ist nur auf einer geringen Strecke ihres Oberlaufs in Preußen kanalisiert worden.

Für die technische Seite der Mosel- und Saarkanalisierung liegen zahlreiche, von Interessenten und von den früher beteiligten Regierungen (Preußen, Elsaß-Lothringen und Luxemburg) aufgestellte Pläne vor. Maßgebend für die Ausführung des Projekts ist für Deutschland jetzt das vom Reichsverkehrsministerium nachgeprüfte Ergebnis der Untersuchungen des 1917 in Trier eingerichteten „Staatlichen Vorarbeitsamts für die Stauregelung der Mosel und Saar“. Dadurch ist nun einwandfrei der Nachweis erbracht worden, daß sich die Mosel zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße ausbauen läßt, die sich für einen ständigen Verkehr mit dem 1200-t-Schiff eignet, wie es auch für den kanalisierten Neckar und die Main-Donau-Verbindung als Regelschiff in Aussicht genommen ist. Auch die Saar soll für einen Verkehr von 1200-t-Schiffen ausgebaut werden, wenngleich wegen der nicht zu beseitigenden Krümmungen sich ein Schiff kleinerer Abmessungen mutmaßlich als Regelschiff ergeben dürfte. Es ist ein Schleppzug auf der Mosel zu zwei 1200-t-Kähnen und auf der Saar ein solcher mit nur einem 1200-t-Kahn bezw. ein Schleppzug von drei 280-t-Kähnen angenommen. Dementsprechend ist die Größe der Schleusen an der Mosel und Saar zu bemessen.

Bei der Bearbeitung der Entwürfe ist der Gesichtspunkt maßgebend gewesen, die Zahl der Stauhaltungen auf der gesamten Strecke möglichst niedrig zu halten; so ergeben sich für die deutsche Mosel bis zur elsaß-lothringischen Grenze zusammen 20 Staustufen, während früher deren 40 (32 für die preußisch-luxemburgische und 8 für die reichsländische Moselstrecke) in Aussicht genommen waren. Von den 20 Staustufen liegen 3 oberhalb der Saarmündung an der preußisch-luxemburgischen Grenzstrecke der Mosel. Die Verhältnisse an der Saar bedürfen noch einer eingehenden Klärung in kulturbautechnischer Hinsicht, bevor sich die günstigste Staustufeneinteilung eindeutig ergibt.

Für die gesamte preußische Mosel- und Saarstrecke sind 14 Sicherheitshäfen vorgesehen, und zwar sämtlich an der Mosel. Auf der Strecke zwischen der Grenze des Saargebiets und der Saarmündung ist die Anlage eines Sicherheitshafens nicht erforderlich. Als nächster Sicherheitshafen oberhalb ist ein Hafen bei Schwemmlingen im Saargebiet und unterhalb — an der Mosel — ein solcher bei Euren oder Igel geplant.

Die überschläglichen Kostenermittlungen haben ergeben, daß nach Vorkriegspreisen ein Aufwand von rd. 185 Millionen Mark für die Mosel und von 23 bis 35 Millionen Mark für die Saar — je nach der Staustufeneinteilung — zur Durchführung des Unternehmens notwendig wäre. Die heutigen Kosten lassen sich wegen der schwankenden Lohn- und Preisverhältnisse nicht mit Sicherheit angeben.

Es ist in der Nachkriegszeit Gemeingut der an der Wasserwirtschaft beteiligten Kreise geworden, daß bei den gegenwärtigen ungünstigen wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnissen in Deutschland der Ausbau der Wasserwege nur noch möglich ist in Verbindung mit der Ausnutzung der Wasserkräfte. Das gilt auch von den Entwürfen für die Kanalisierung der Mosel und Saar. Bei Durchführung dieser Entwürfe wird zunächst der Ausbau der beiden Flüsse als Großschiffahrtsstraße hinter diejenige der Wasserkraftausnutzung zurücktreten müssen. Der geplante Weg, zunächst die Ausnutzung der Wasserkräfte mit Anlagen für die bestehende Schiffahrt und dann erst den Ausbau der Wasserläufe zu Schiffahrtsstraßen ins Auge zu fassen, erscheint auch an sich zweckmäßig, weil auf dieser Grundlage am besten das Baukapital unter Hinzuziehung der Hauptinteressenten zusammengetragen, die Inangriffnahme der Arbeiten am ehesten gewährleistet und wenigstens der stufenweise Ausbau der Wasserstraße erreicht wird. Neuerdings haben sich allerdings die Verhältnisse zu Ungunsten der Finanzierung der Wasserstraßen durch den Ausbau von Wasserkräften verschoben, denn die Anlagekosten sind erheblich gestiegen und steigen weiter, während die Kohlenpreise immer weiter gesunken sind. Es kann sich daher nur darum handeln, daß — im Rahmen des ganzen Stauregelungsplans — den Interessenten der Ausbau einzelner durch ihre Kraftausbeute besonders wirtschaftlicher Stufen gestattet wird. Die Ueberschüsse aus diesen Stufen müßten dann zum Teil zu Rücklagen verwendet werden, aus denen später die Baukosten für die Schiffahrtsanlagen und die weniger wirtschaftlichen Stufen gedeckt werden könnten. Im übrigen kann die Ausnutzung der Wasserkräfte und deren Finanzierung natürlich nur von Fall zu Fall beurteilt werden. Zunächst ist für jede der obenerwähnten 20 Staustufen ein Kraftwerk vorgesehen, bei dessen Größenbemessung der vielfach stark beschränkte verfügbare Raum berücksichtigt werden muß. Die genauere Bestimmung der Leistung der einzelnen Kraftwerke muß den Sonderentwürfen vorbehalten bleiben. Geländeverhältnisse gestatten bei der Saar einen weitergehenden Ausbau der Kraftwerke als bei der Mosel.

Nach den vorliegenden Uebersichten beläuft sich die erreichbare Jahresleistung aller preußischen Moselstufen auf 394 Millionen Kilowattstunden und bei vollem Ausbau der Mosel und der Saar (bis zur Grenze des Saargebiets) kann mit einer Kraftausbeute von jährlich mindestens 440 Millionen KWh. gerechnet werden oder bei 8000 Jahresbetriebsstunden mit einer mittleren Jahresleistung von 55 000 KWh.

Stadtverwaltungen und sonstige Interessenten im Mosel- und Saargebiete haben sich schon seit längerer Zeit mit der Wasserkraftausnutzung an der Mosel und Saar befaßt und darüber mit dem Reichsverkehrsministerium verhandelt. In erster Linie kommt der Ausbau der gewöhnlichen Stufe bei Koblenz und der Hochstufe bei Serrig in Frage, für die die Vorarbeiten fertiggestellt sind und die Erteilung der Konzessionen durch die zuständigen Regierungsstellen unmittelbar bevorsteht. Hauptinteressent ist bei der Staustufe Koblenz die Stadt Koblenz und bei der Hochstufe Serrig die Gesellschaft „Kraftversorgung der südlichen Rheinprovinz und angrenzender Gebiete G. m. b. H.“. In beiden Fällen werden das Reich und Preußen mitwirken: das Reich, als Eigentümer der Wasserstraße, zur Wahrung der Schiffahrtsinteressen und Preußen zur Wahrung der Interessen an der Elektrizitätswirtschaft. Die beiden Stufen sind herausgegriffen worden, weil sie tatsächlich bei Aufwendung verhältnismäßig geringer Mittel den größten Nutzen versprechen. Bei ihrem Ausbau

sollen zunächst die Schiffahrtsanlagen geschaffen werden, die für die bestehende Schiffahrt ausreichen; die Gesamtanlage ist aber so geplant, daß jederzeit die Schleusen für die Großschiffahrtstraße eingebaut werden können.

Da die in Rede stehenden Kraftstufen als rentabel anzusehen sind, so dürfte die Finanzierung mit in- oder ausländischem Kapital keinen großen Schwierigkeiten begegnen; es ist jedenfalls zu hoffen, daß gegebenenfalls das Ausland, das sich häufig für diese Fragen interessiert hat, sich auch finanziell zu einigermaßen tragbaren Bedingungen daran beteiligen möchte. Nachdem die Dawes- oder Wiederherstellungsanleihe, bei der es allerdings an Güte und Sicherheit nicht fehlte, das deutsche Wirtschaftsleben allmählich in regelmäßigere Bahnen zurückgeführt haben wird, dürfte sich das Ausland in stärkerem Maße veranlaßt sehen, Deutschland auch anderweitig finanziell zu Hilfe zu kommen; ist doch in Amerika sogar eine American and Continental Corporation gegründet worden, deren Aufgabe es sein soll, Finanzierungskredite für die Industrie und sonstige wirtschaftliche Unternehmungen der europäisch-kontinentalen Länder, insbesondere Deutschlands, zu beschaffen und zu vermitteln. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß für wasserwirtschaftliche Anlagen ausländische Kapitalien zur Verfügung gestellt werden, soweit diese Unternehmungen rentabel sind, was bei der Mosel und Saar für einen wesentlichen Teil der Kraftstufen der Fall ist. Es kann in dieser Beziehung auch auf die Ausführungen des Staatsrats von Graßmann in der ordentlichen Generalversammlung der Rhein-Main-Donau-A.-G. am 21. November 1924 verwiesen werden; er führte u. a. folgendes aus:

„In der letzten Zeit hat sich gezeigt, daß ein lebhaftes und starkes Interesse dem Werke nicht nur auf dem europäischen Kontinent, sondern auch in Amerika entgegengebracht wird. Die Sympathien in weitschauenden Kreisen sind so groß, daß man annehmen darf, in absehbarer Zeit zu günstigen finanziellen Transaktionen zu gelangen. In England wurde eine eigene Vertretung (Rhein-Maine-Danube Company Ltd.) gegründet, um von dort weitere Transaktionen einzuleiten. Die Gesellschaft will sich nun nicht auf einzelne Staaten beschränken, sondern sich auch nach Amerika wenden, dessen Vertreter die Bauten bereits besichtigt haben. Der Vorsitzende, Staatssekretär Dr. Krohne, erklärte schließlich, daß sich der Aufsichtsrat den Ausführungen des Vorstandes anschließt."

Die Verhandlungen mit dem Ausland über große Kredite sind teils abgeschlossen, teils noch in der Schwebe.

Hiernach sind die Aussichten für die Kanalisierung der Mosel und Saar durchaus nicht so ungünstig, wie es auf den ersten Blick scheint, und es wird trotz der veränderten politischen Verhältnisse und der gegenwärtigen ungünstigen finanziellen Lage Deutschlands doch gelingen, sie noch zu verwirklichen. Denn die wirtschaftlichen Bedürfnisse haben sich auch nach der Abtrennung Lothringens von Deutschland nur wenig geändert; nach wie vor findet zwischen der Ruhr und den Erzlagerstätten von Lothringen ein Wechselverkehr statt, Kohlen vom Ruhrrevier nach Lothringen und Minetteerze von dort zurück nach dem Ruhrgebiete. Das gleiche gilt von dem Wechselverkehre zwischen der Saar und Frankreich in Kohlen und Minette.

In den beteiligten Wirtschaftskreisen besteht dann auch nach wie vor die Ueberzeugung, daß die Schaffung frachtverbilligender Wasserwege in hohem Grad erstrebenswert und nützlich ist, um so mehr, als die Eisenbahnverwaltung, die vollkommen in der neuen Reichsbahngesellschaft aufgeht, mit ihrer Tarifpolitik den wirtschaftlichen Bedürfnissen schwerlich in ausreichendem Maße Rechnung tragen wird, wie aus den Beschlüssen des Verwaltungsrats der Reichsbahn-A.-G. vom 23. Januar d. Js. hervorgeht. Die deutsche Reichsbahn wird nicht mehr so wie bisher als ein Instrument zur Förderung der deutschen Wirtschaft benutzt werden können; es muß daher angestrebt werden, das zweite Großverkehrsmittel, die Wasserstraße mit ihrer Schiffahrt, zur größtmöglichen Vollendung auszunutzen und auszubauen.

Auch Luxemburg dürfte sich demnächst wieder für die Moselkanalisierung interessieren und Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz und das Meer suchen, nachdem der Plan, die luxemburgischen Hüttenwerke durch einen Seitenkanal an die Mosel anzuschließen, schon vor längerer Zeit technisch ausgearbeitet worden ist.

Für das Saargebiet liegen die Verhältnisse zurzeit einigermaßen ungünstig: bei der durch den Friedensvertrag geschaffenen Lage des Saargebiets (zoll- und verwaltungstechnisch) und bei den damit im Zusammenhange stehenden Veränderungen bei verschiedenen großen Werken des Saargebiets (französische Kapitalbeteiligung) ist die Kanalfrage in den Kreisen der Saareisenindustrie naturgemäß einstweilen etwas in den Hintergrund gestellt worden. Aber auch im Saargebiete wird die Frage stets im Auge behalten werden, um in einer besseren Zeit wieder wie früher unter die wichtigsten wirtschaftlichen und nationalen Aufgaben aufgenommen zu werden. Denn es war schon längst ein unhaltbarer Zustand, daß das Saargebiet und die Saarindustrie noch hundert Jahre nach der Einverleibung in Preußen zwar eine Wasserverbindung nach Frankreich und dem Elsaß zu besaß, nicht aber nach dem Herzen Preußens, nach der Mosel und dem Rheinstrome. Die südwestliche Industrie liegt abseits von jeder Wasserverbindung, in der äußersten Südwestecke des Deutschen Reiches, dicht an der durch hohe Zölle gesperrten französischen und belgischen Grenze und unfern der wenig aufnahmefähigen Schweiz, fern von allen großen Verbrauchsstätten, 400 bis 600 Eisenbahnkilometer von Antwerpen bezw. Rotterdam. Die niederrheinisch-westfälische Industrie dagegen liegt selbst mitten in dem größten Eisenverbrauchsgebiete des Deutschen Reiches, nahe den großen norddeutschen Städten, den größten Eisenverbrauchsgebieten Deutschlands.

Dem Südwesten fehlt ein derartiges Absatzgebiet vollständig und so bleibt ihm eigentlich nur der östliche, südwestliche und der süddeutsche Markt. Der südwestliche Markt ist aber wegen der dünnen Bevölkerung des Südwestens überaus beschränkt; und auf dem süddeutschen Markte herrscht ein schwerer Frachtkampf, denn dorthin haben die Teile der niederrheinischen Industrie, die am Rhein liegen, einen reinen Wasserweg auf einer leistungsfähigen Wasserstraße; der Süden dagegen hat nur kleine Kanäle, die zum Teil noch über französisches Gebiet führen und deren Befahrung mit der Belastung eines zweimaligen Grenzübergangs verbunden ist. Mit dem Auslandsverkehre steht es noch schlimmer: es fehlt an einer Wasserstraße, auf der die südwestdeutschen Eisenerzeugnisse nach Rotterdam oder Antwerpen gelangen können; die südwestliche Industrie muß ihre Erzeugnisse 300 Kilometer weit nach Antwerpen schicken, weil die Eisenbahnfracht nach dem Rhein zu hoch ist, als daß die gemischte Fracht nebst Umschlag über den Rhein gewählt werden könnte. Durch die hohe Bahnfracht, die sie nach dem Ausfuhrhafen hat und die schwer auf dem Preise für Antwerpen lastet, entgehen ihr zahlreiche Aufträge nach dem Auslande.

Bei dieser ungünstigen geographischen Lage für den Absatz erblickt der Südwesten seit Jahrzehnten in der Kanalisierung der Mosel und der Saar das einzig wirksame Mittel für die Erhaltung und Förderung der Ausfuhr und der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte.

Durch die am 10. Januar d. Js. erfolgte Abschnürung des Saarreviers von seinem bisherigen natürlichen Absatzgebiete Deutschland werden für die Saarindustrie die

Schwierigkeiten naturgemäß erheblich gesteigert und Umwälzungen hervorgerufen, die sich in ihren Auswirkungen noch nicht übersehen lassen.

Die Kanalisierung der französischen Moselstrecke (Metz—Diedenhofen) ist bekanntlich schon längst beschlossene Sache und ihre Ausführung jedenfalls bald zu erwarten. Dann wird auch der Ausbau der deutschen Moselstrecke folgen müssen.

Die Schiffbarmachung der Stör.

Von Stadtbaurat J u n g l o e w, Neumünster i. Holstein.

Die bei Störort, wenige Kilometer unterhalb Glückstadt, in die Elbe einmündende Stör ist rd. 50 km aufwärts bis oberhalb von Kellinghusen schiffbar, wenn auch von der Einmündung des Breitenburger Kanals an nur für kleinere Prähme mit rd. 1 m Tiefgang und 30 t Ladefähigkeit. Für die an dem wichtigen Knotenpunkte von 7 Eisenbahnlinien Schleswig-Holsteins liegende blühende Industriestadt Neumünster mit 41 000 Einwohnern ist es seit Jahrzehnten als äußerst wichtig anerkannt und wird es unter den heutigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen mehr als je, die Schiffahrt durch das Störtal weiter aufwärts zu führen und bis Neumünster zu leiten, um hier der vorhandenen und sich neu ansiedelnden Industrie günstigere Lebensbedingungen zu verschaffen. Es bestehen in Neumünster z. Zt. 20 Textilfabriken, Tuch- und Trikotagenfabriken, von denen die weitaus meisten vollstufige, d. h. mit Färberei, Spinnerei, Weberei und Appretur ausgebaute Tuchfabriken sind, die schon 1913 eine Jahresproduktion von mehr als 5 Millionen Meter Stoffe hatten; 7 große Lederfabriken mit einer Jahresproduktion von etwa 4 Millionen in- und ausländischer Rind-, Roß- und Schafhäute, die Neumünster zu dem größten Lederindustrieorte Preußens gemacht haben; Emaillierwerk, Stahlwerk, Fahr- und Motorräderfabrik, Aluminiumfabrik, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Papierfabriken, Kokos-Spinnereien und -Webereien, Kalksandsteinfabrik, Brauereien und Brennereien, Kornmühlen, Gasanstalt, Elektrizitätswerk mit Ueberlandzentrale für einen großen Teil der Provinz, Wasserwerk u. a. Es werden heute etwa 12 500 gewerbliche Arbeiter beschäftigt. Die Aufrechterhaltung der vorhandenen Industrie und Heranziehung neuer Industrieunternehmungen ist für Neumünster eine Lebensfrage. In Anbetracht dieses Umstandes hat die Stadtverwaltung im Jahre 1912 durch die Firma Havestadt & Contag, Berlin, einen Entwurf zur Schiffbarmachung der Stör von Itzehoe bis Neumünster ausarbeiten lassen. Der Entwurf kann in zwei Teile zerlegt werden: In die Verbesserung des Schiffahrtswegs von Itzehoe bis Kellinghusen und in die Schiffbarmachung der Stör von Kellinghusen bis Neumünster. Bis Itzehoe können Seeschiffe bis 4,5 m Tiefgang, bis Kellinghusen nur kleinere Fahrzeuge mit 1 m Tiefgang verkehren. Für den Wasserverkehr mit Neumünster würden aber die letzteren kleineren Schiffsfahrzeuge nicht ausreichen. Der Vorschlag der Altonaer Handelskammer, als Schiffstyp für die kanalisierte Stör von Itzehoe aufwärts den 200-t-Leichter mit 2—2½ m Tiefgang, 30 m Länge und 6 m Breite zu wählen, ist dem Entwurfe zugrunde gelegt. Nun wäre es aber verkehrt, den neuen Kanal derart auszubauen, daß nicht später größere Binnenschiffe nach Neumünster gelangen können. Einmal ist die Möglichkeit vorhanden, die Elbe von Hamburg abwärts so auszubauen, daß die Elbkähne noch weiter unterhalb gelangen können, andererseits betreibt die Stadt Kiel einen Kanalentwurf Kiel—Plön über den Elbe-Trave-Kanal nach der Oberelbe bei Lauenburg. Eine Verbindungsstrecke von rd. 30 km Länge würde die Verbindung zwischen einem künftigen Kiel-Elbe-Kanal und Neumünster herstellen und dann ermöglichen, daß die großen Elbkähne mit rd. 80 m Länge und 12 m Breite nach Neumünster gelangen können. Aus diesen Gründen ist es für richtig gehalten, den Ausbau der Stör von Itzehoe nach Neumünster für den vorerwähnten Leichtertyp zu bemessen, gleichzeitig aber, soweit es ohne erhebliche Mehrkosten geschehen kann, Rücksicht auf eine spätere Erweiterung für Elbkähne zu nehmen. Dementsprechend beträgt die Sohlenbreite des muldenförmigen Querschnitts 15 m und die Tiefe in der Mitte 3 m. Rechtsseitig ist eine 13 m breite Berme vorgesehen, die eine spätere Erweiterung des Kanals auf 25 m ermöglicht. Die zu kanalisierende Strecke von Kellinghusen nach Neumünster wird durch 5 Schleusen schiffbar gemacht, die bei Neumünster, Ehndorf, Arpsdorf, Willenscharen und Rensing liegen. Die Schleusenkammer bietet Platz für 4 normale Leichter mit einem Schlepper. Die Schleusen werden 80 m lang und 18 m breit. Der Wasservorrat im oberen Ende ist hinreichend für täglich 6 Schleusungen von je 4 Leichtern à 200 t ab- und aufwärts, die einen Schiffsraum von 9600 t befördern können. In der Annahme, daß die zu Tal fahrenden Schiffe eine Viertelladung, die zu Berg fahrenden eine halbe Ladung haben, entspricht der erwähnte Schiffsraum einer Ladung von 3600 t. Würde diese geringste Leistungsfähigkeit auf das ganze Jahr von 250 Tagen ausgedehnt, so ergibt sich ein Jahresverkehr von 900 000 t, doppelt so viel wie in Itzehoe ein- und ausgeht. Hieraus geht hervor, daß für den zu erwartenden Verkehr das Speisewasser der obersten Schleuse bei Neumünster vollständig ausreicht.

Zur Schätzung des künftigen Verkehrs sind im Jahre 1912 Erhebungen in den vom Kanal berührten Gebieten vorgenommen. Hiernach würde der Bezug und Versand zusammen rd. 15 Millionen tkm betragen, wovon auf Neumünster allein schon 11 Millionen tkm entfallen. Rechnet man eine Kanalabgabe von 1 Pfg. für den tkm, so ergibt sich aus dem im Jahre 1912 ermittelten Güterverkehr eine Einnahme von 150 000 ℳ, während die Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten damals zusammen auf rd. 106 000 ℳ berechnet wurden. Diese Ermittelungen beziehen sich auf die tatsächlich vorhandene Güterbewegung und auf den Anfangsverkehr. Daß dieser Verkehr wachsen wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, da sowohl Kellinghusen als auch besonders Neumünster billiges und bequem am Hafen und Bahngleise liegendes Industriegelände zur Verfügung haben. Wie sich die Verkehrssteigerung nach Eröffnung der neuen Wasserstraße gestalten wird, ist schwer vorauszusagen. Aber schon eine Steigerung um 100% gegenüber dem berechneten Anfangsverkehre würde eine Verzinsung der Anlagekosten herbeigeführt haben.

Die Kosten der ganzen Kanalstrecke von Neumünster bis Itzehoe sind im Jahre 1912 zu 7 600 000 ℳ ermittelt ausschließlich der Hafenanlage in Neumünsetr. Diese Gesamtkosten setzen sich zusammen aus: etwa 4 Millionen Mark für Erdarbeiten und Uferbefestigungen, 2 300 000 ℳ für Kunstbauten, 700 000 ℳ für Grunderwerb und 600 000 ℳ für Insgemein. Die zu kanalisierende Strecke von Neumünster nach Kellinghusen erfordert an Kosten etwa 4 600 000 ℳ. Von diesen Kosten entfallen etwa 1 700 000 ℳ auf Erdarbeiten und Uferbefestigungen, 2 100 000 ℳ auf Kunstbauten, 400 000 ℳ auf Grunderwerb und 400 000 ℳ auf Insgemein. Als Baukosten für 1 km Schiffbarmachung ergeben sich für die ganze Kanalstrecke Neumünster—Itzehoe 200 000 ℳ, für die Teilstrecke Neu-

münster—Kellinghusen 219 000 ℳ. Diese Kosten sind im Vergleich zu denen ähnlicher Kanalprojekte verhältnismäßig niedrig. Die Bauausführung wird wenigstens auf der Strecke Neumünster-Kellinghausen keinerlei Schwierigkeiten begegnen, da der Untergrund nach den vorgenommenen Bohrungen aus Sand und Kies unter einer 2—4 m starken Moorschicht besteht, die Bodenverhältnisse also einfache zu nennen sind.

Vor Neumünster beim alten Exerzierplatze findet die Schiffbarmachung der Stör ihr Ende. Hier liegt die letzte Schleuse, die in den Hafen der Stadt Neumünster hineinführt. Der Verkehr auf der neuen Wasserstraße wird in erster Linie davon abhängen, daß die Stadt selbst mit ihrem Hinterland ein ergiebiges Absatzgebiet für die auf dem Wasser ankommenden Güter abgibt. Aber nicht allein als Konsums-, sondern auch als Produktionsgebiet muß die Stadt sich entwickeln, damit die ankommenden Leichter die für die Frachtenbewegung wichtigen Rückfrachten nicht entbehren.

Es wird also in erster Linie erforderlich sein, daß am Endpunkte des Kanals in Neumünster öffentliche, modern ausgebaute Kais mit Schuppen und Kränen entstehen. Es wird weiter nötig sein, daß bequeme und billige Umschlagstellen zwischen Eisenbahn und Wasserfahrzeug und umgekehrt eingerichtet werden und endlich, daß große Grundstücke mit Wasser- und Eisenbahnanschluß für die Ansiedlung neuer Industrien aufgeschlossen werden, oder mit anderen Worten, daß am Endpunkte des Kanals in Neumünster eine großzügige, modern ausgestaltete Hafenanlage entsteht. Für sie hat die Stadt den 52 ha großen früheren Exerzierplatz zur Verfügung, der sich zur Aufnahme einer Hafenanlage, die kaum 3 km vom Mittelpunkte der Stadt entfernt ist, vorzüglich eignet. Vom Endpunkte des Kanals, der Schleuse Neumünster an der Neumünster-Ehndorfer Gemarkungsgrenze, geht der erweiterte Kanal als Hafen gradlinig weiter bis zur Einmündung der Schwale in die Stör, schwenkt hier nach Osten stumpfwinklig ab und verläuft parallel zur Altonaer Bahn bis zum östlichen Ende des Exerzierplatzes. An der Nordseite dieses Stammkanals zweigen 2 Stichhäfen in das Gelände des Exerzierplatzes ab. Dieser erste Bauabschnitt ist um die Hälfte nach der Stadt zu erweiterbar, wodurch noch ein dritter Stichhafen möglich wird. An diesen Stichhäfen, die 400 m auseinanderliegen, kann sich Industrie ansiedeln. Hier stehen rd. 200 m tiefe, beliebig große Grundstücke zur Verfügung. Sowohl das Industriegelände als auch die öffentlichen Kais erhalten Eisenbahnverbindung von dem Güterbahnhofe Neumünster über die westholsteinische Bahn. Ein eigener Hafenverschiebebahnhof ist auf dem Gelände vorgesehen. Der Hafen erhält 3 m Wassertiefe und 22 m Sohlenbreite. Wo feste Kaimauern errichtet werden, sind sie 18 m von der Mitte entfernt, sodaß nach vollem Ausbau eine Hafenbreite von 36 m entsteht. Der Hafen wird nach vollständigem Ausbau an 4 Hafenbecken 1800 m öffentliche Kaiuferlänge und 6000 m Uferlänge für Industrieanlagen haben. Für sie werden zunächst etwa 50 ha am Wasser und an der Eisenbahn belegene Bauplätze, nach vollem Ausbau des Hafens die doppelte Fläche zur Verfügung stehen. Durch die Hafenbahn werden außerdem noch 200 ha mit Bahnanschlußmöglichkeit aufgeschlossen, für Industrien, die eines Wasserweganschlusses entbehren können.

Die Zufahrt von der Stadt zum Hafengebiete bildet einmal die Ehndorferstraße, welche vor dem Hafengebiete nach Süden in die Hafenstraße abschwenkt und dann die Wasbekerstraße—Wernershagener Weg, in welchen Straßenzuge die 4 Industriestraßen des Hafengebiets einmünden.

Die kräftig und auf gesunder Grundlage in Neumünster wachsende Industrie erfordert mehr als je den Anschluß an eine Wasserstraße und das heute sichtliche Wiederaufleben des Schiffahrtsverkehrs läßt dieses Bedürfnis nicht einschlafen.

Der Bayerische Lloyd im Donaugüterverkehr.

Die Donau durchfließt als Großschiffahrtsstraße deutsches Gebiet nur auf der verhältnismäßig kurzen Strecke von Regensburg bis Passau. Das Tätigkeitsgebiet der Donauschiffahrt liegt sohin zum weitaus überwiegenden Teile im Ausland, dies führt zu der eigenartigen Stellung der Donauschiffahrt, die gegenüber der deutschen Reichsbahn nicht als Konkurrent erscheint, sondern ihr, je nachdem es sich um Tal- oder Bergtransporte handelt, Abnehmer oder Zubringer wird. In der Rolle des Abnehmers führt sie zu billigsten Frachtsätzen nicht nur deutsche Industrie-Erzeugnisse, sondern auch solche Güter, die über die Seehäfen und die westlichen Grenzen hereinkommen und im Durchzuge Deutschland berühren, nach den Donauländern weiter; bergwärts bringt sie der Bahn bedeutende Transporte von Bodenfrüchten, Mehl, Holz, Petroleumprodukten, Erzen usw. Die bayerischen Donauhäfen nehmen daher für die deutsche Ein- und Ausfuhr eine ähnliche Stellung ein wie die deutschen Seehäfen. Diesem Umstande trug man auch in tariflicher Hinsicht früher durch die sogenannten Verbandstarife im nord- und süddeutschen Donauumschlagsverkehr Rechnung, die leider am 10. September 1919 außer Kraft gesetzt worden sind. Die Bemühungen auf Wiedereinführung von deutschen Umschlagstarifen im Verkehre mit der Donau sind bisher ergebnislos geblieben. Wohl sind die bayerischen Donauumschlagsplätze Regensburg, Deggendorf und Passau in eine Reihe von Transittarifen einbezogen worden. Die deutsche Industrie hat aber, soweit sie am Güterverkehr nach und von dem Osten beteiligt ist, ein Interesse daran, daß vor allem ihre Konkurrenzfähigkeit im Handelsverkehr mit dem Osten gestärkt werde und hierzu vermögen günstige Donauumschlagstarife wesentlich beizutragen. Es wäre daher zu begrüßen, wenn die vom Bayerischen Lloyd schon seit geraumer Zeit in dieser Richtung unternommenen Schritte auch von der Industrie unterstützt würden.

Der im Jahre 1913 als G. m. b. H. gegründete und im Jahre 1917 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Bayerische Lloyd mit dem Hauptsitze in Regensburg hat an der Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs durch den Wiederaufbau seiner Flotte — bei Ausbruch des Krieges mit Rumänien im Sommer 1915 und beim Zusammenbruch der Südostfront im November 1918 hatte die Gesellschaft nahezu zwei Drittel ihres damaligen Schiffsbestandes verloren — sein besonderes Augenmerk zugewendet.

Die Flotte des Bayerischen Lloyd umfaßt heute:

16 Schleppdampfer mit zusammen 10 250 PS,
7 Motorgüterschiffe (darunter 2 Motortankschiffe) mit zusammen 1540 PS und 2779 t Laderaum,
4 Tankkähne zu insgesamt 5842 t Laderaum und
90 Warenboote. Diese mit einem Gesamtfassungsvermögen von 85 486 t.

Der der Warenbeförderung dienende Gesamtladeraum beträgt sohin 95 107 t. Außerdem stehen in Verwaltung des Bayerischen Lloyd 17 der Steana Romana G. m. b. H. in

Regensburg gehörende Tankkähne mit einem Fassungsvermögen von 13 141 t.

Zur Abwicklung des Verkehrs dienen die in Regensburg, Deggendorf, Passau, Linz, Wien, Bratislawa, Budapest, Mohacs, Nowisad, Ossijek, Belgrad, Semlin, Orsova, Turnseverin, Lom, Rustschuk und Giurgin errichteten Stationen und Vertretungen. Ebenso ist der Bayerische Lloyd in Sofia, Bukarest und Braila vertreten.

Schon seit dem Jahre 1923 wickelt sich der Güterverkehr nach einem festen Fahrplan zwischen den obenbezeichneten Stationen ab. Bei Bedarf werden auch Braila und Galatz angelaufen. Von Regensburg gingen im Jahre 1924 wöchentlich 5 fahrplanmäßige Fahrten mit verschiedener Bestimmung zu Tal. Neben dem fahrplanmäßigen Verkehr werden bei vorliegendem Bedarf zur Abwicklung des Stückgut- und Wagenladungsverkehrs außerfahrplanmäßige Fahrten eingelegt. Die Beistellung von Schleppen für ganze Schleppladungen von und nach allen, auch nach den im Fahrplan nicht genannten Stationen der Donau und ihrer für den Schiffsverkehr offenen Nebenflüsse und Kanäle geschieht auf Grund fallweiser Vereinbarung. Der Umschlag erfolgt in fast allen Hauptstationen mit modernen Krananlagen und unter schonendster Behandlung des Gutes. Für die Lagerung sind an den Hauptstationen geeignete eigene Lagerhallen, darunter ein moderner großer Getreidesilo mit anschließenden Lagerhallen für 4000 bis 5000 t Getreide in Passau vorhanden. Die Umschlagskosten sind außerordentlich niedrig und spielen mit Rücksicht auf die Frachtvorteile überhaupt keine Rolle. Wesentlich ist auch noch, daß das Gut, solange es im Gewahrsam der Gesellschaft ist, ohne Erhebung einer besonderen Prämie gegen alle in Betracht kommenden Risiken versichert ist.

Während des Jahres 1924 hat der Bayerische Lloyd der Beschleunigung des Verkehrs durch Einstellung von Motorgüterschiffen in weitem Umfange Rechnung getragen. Durch einen Betriebsvertrag mit der Demerag (Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.-G.), ferner durch die Indienststellung von vier neuen Motorschiffen mit je 300 t Tragfähigkeit (Held, Meinel, Böhm, Lerchenfeld), zwei Motorschiffen mit je 500 t Tragfähigkeit verfügt der Bayerische Lloyd vorläufig — abgesehen von zwei großen Motortanks — über insgesamt 15 Motorgüterschiffe, die fahrplanmäßig auf den vier Linien:

Regensburg—Wien,
Wien—Belgrad,
Wien—Budapest,
Wien—Esseg—Vukowar—Novisad

den beschleunigten Güterverkehr unterhalten. Die Strecke Regensburg—Wien wird bei Zuladung in Passau in zwei Tagen zurückgelegt, die Strecke Wien—Belgrad beansprucht drei bis vier Tage.

Mit den neuesten in Betrieb genommenen Motorgüterschiffen ist ein den heutigen Bedürfnissen Rechnung tragender außerordentlich rasch fahrender Schiffstyp auf die Donau gebracht.

Die Motorschiffe der 300 t-Klasse, welche nach den gemeinsamen Plänen der Reederei und Schiffswerft Hitzler Regensburg entstanden sind, besitzen je zwei kompressorlose Dieselmotoren mit je 100 PS-Leistung bei 325 Umdrehungen. Die Motore sind gebaut von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in Augsburg, welche im Bau von Dieselmotoren bekanntlich hervorragende und langjährige Erfahrungen besitzt. Die bis jetzt ausgeführten Reisen dieser neuen Schiffsklasse haben die Erwartungen der Reederei in bezug auf Geschwindigkeit und Betriebssicherheit voll erfüllt. Die Fahrtgeschwindigkeit zu Tal betrug je nach der Strömung 25 bis 30 km in der Stunde, während in der Bergfahrt 10 bis 14 Kilometer erreicht wurden. Es besteht somit die Möglichkeit, die Strecke Regensburg—Wien im Sommer in einem Tage, die Strecke Regensburg—Budapest in zwei Tagen zurückzulegen.

Durch äußerst geringen Brennstoffverbrauch der Motore wird der Aktions-Radius der Schiffe bei erhöhter Ladefähigkeit vergrößert.

Ueber die Tonnenkilometer-Leistung der Gesellschaft geben folgende (runde) Zahlen Aufschluß:

im Jahre 1919	8 593 000	tkm
„ „ 1920	67 163 900	„
„ „ 1921	82 000 000	„
„ „ 1922	117 714 000	„
„ „ 1923	169 900 000	„
„ „ 1924 (die ersten 9 Monate)	140 000 000	„

Der Bayerische Lloyd bietet mittels seiner Verkehrsorganisation der deutschen Exportindustrie und dem deutschen Exporthandel für die Ausdehnung ihrer Absatzgebiete in den emporstrebenden südosteuropäischen Ländern eine rasche, billige und sichere Transportmöglichkeit.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Neuberatung der Satzungen. Die vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung am 24. 1. 25 eingesetzte Kommission zur Neuberatung der Satzungen, bestehend aus den Herren Geh. Baurat Contag, Direktor Becker, Assessor Michelau und der Geschäftsführung ist am 16. 3. zusammengetreten und hat einen von der Geschäftsführung ausgearbeiteten Entwurf einer gründlichen Durchsicht unterzogen. Die neuen Satzungen werden wesentlich vereinfacht, u. a. soll die Geschäftsordnung wegfallen und die einschlägigen Bestimmungen in die Satzungen aufgenommen werden. Der Entwurf wird nach Genehmigung durch den Verwaltungsrat der am 7. Juli in München stattfindenden Hauptversammlung zur Beschlußfassung unterbreitet werden.

Funkdienst und Binnenschiffahrt. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt befaßt sich unter Mitwirkung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt zurzeit mit der Prüfung des Projektes, eine Organisation für den Funk- und wirtschaftlichen Nachrichtendienst an Binnenschiffe zu schaffen. Die Geschäftsführung hat bereits mit dem Reichspostministerium in dieser Angelegenheit Verbindung aufgenommen, auch in persönlicher Rücksprache mit dem betreffenden Sachreferenten die Frage der Zweckmäßigkeit, der Kosten usw. besprochen. Sobald die Angelegenheit weiter gediehen ist, werden wir näheres berichten.

Vortrag von Herrn Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. de Thierry in Stettin. Auf der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins zu Stettin sprach am Freitag, den 27. 3., Herr Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. de Thierry, 2. Vorsitzender des Zentralvereins, über das Thema „Schiffshebewerke“. Der Vortrag wurde mit großem Beifall entgegengenommen. Der Zentralverein war auf der Tagung durch den Geschäftsführer vertreten.

Vortragsreihe der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen. Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen veranstaltet zurzeit einen Vortragszyklus über „Die technischen und wirtschaftlichen Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel im Rahmen des gesamten deutschen Verkehrswesens“.

Im Rahmen dieser Vortragsreihe sprach am 17. März 1925 Herr Ministerialrat Dr. Tecklenburg über „Die Reichsbahn im Rahmen des Gesamtverkehrswesens“.

Der Vortragende berührte auch die Stellung der Reichsbahn zur Binnenschiffahrt, wobei er einen sehr ablehnenden Standpunkt einnahm, u. a. die gegenwärtige Wasserumschlagstarifpolitik der Reichsbahn billigte und davor warnte, Kapitalien für neue Wasserwege anzulegen.

Im Gegensatze hierzu gab Herr Professor Mattern, der am 30. 3. 25 über „Die Wasserstraßen, ihre verkehrs- und kulturwirtschaftlichen Aufgaben und ihre Stellung im deutschen Verkehrswesen“ sprach, ein anschauliches Bild von der Bedeutung der deutschen Binnenschiffahrt im Rahmen der deutschen Verkehrs- und Volkswirtschaft, wenngleich die Ausführungen des Herrn Vortragenden in der Debatte in manchen Punkten durch den Geschäftsführer des Zentralvereins richtiggestellt werden mußten, insbesondere was die Frage der Verkehrsentwicklung der Binnenschiffahrt sowie die Belastung des Verkehrs durch die Schiffahrtsabgaben anbelangt.

Der 2. Vorsitzende des Zentralvereins, Herr Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, beteiligte sich ebenfalls an der Debatte und trat vor allem dafür ein, daß es nicht heißen dürfe: Wasserstraßen oder Eisenbahn, sondern Wasserstraßen und Eisenbahn. Wir werden den Vortrag des Herrn Professor Mattern in der Mainummer unserer Zeitschrift veröffentlichen.

Allgemeine Wassersport-Ausstellung in Potsdam. Vom 16. Mai bis 2. Juni 1925 veranstaltet der Magistrat der Stadt Potsdam mit Unterstützung des Vereins der Flußschiffswerften Deutschlands, des Reichsverbandes der Automobil-Industrie, der Wassersportverbände usw. in Potsdam eine „Allgemeine Wassersport-Ausstellung“. Die Ausstellung findet auf dem in den Besitz der Stadt Potsdam übergegangenen Zeppelingelände am Templiner See statt. Wir geben hiermit eine von der Ausstellungsleitung (Vorsitzender: Oberbürgermeister der Stadt Potsdam Rauscher) an uns ergangene Einladung zur Teilnahme an der Ausstellung an unsere Mitglieder weiter.

Personalnachrichten. Am 6. 4. 1925 starb in Stettin im Alter von 68 Jahren der Direktor der Schlesischen Dampfercomp. Berliner Lloyd A.-G., Zweigstelle Stettin, Herr Otto Lange. Der Verstorbene gehörte seit über 30 Jahren dem Zentralverein, lange Jahre als persönliches Mitglied des Großen Ausschusses sowie als Vertreter des Vorsteheramts der Kaufmannschaft Stettin dem Großen Ausschuß an. Der Zentralverein hat am Grabe seines treuen Mitgliedes einen Kranz niederlegen lassen.

Am 22. 3. 25 starb auf einer Geschäftsreise in Alexandrien unser langjähriges Mitglied, Herr Kommerzienrat Ernst Stephan Clauß aus Plaue bei Flöha i. Sa.

Neue Mitglieder. Dem Zentralvereine für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 3 Seite 77) neu beigetreten:

a) Körperschaftliche Mitglieder:

1. Badischer Wasser- und Energie-Wirtschaftsverband e. V., Mannheim, Bachstr. 8.

b) Einzel-Mitglieder:

1. Dr. A. Karst, Syndikus der Handelskammer Dresden zu Dresden-A., Albrechtstr. 4;
2. Geidel, Martin, Stadtrat, Königstein a./E.;
3. Gabor R., Werft u. Reederei, Oderwanz, Post Gogolin;
4. Kluge, Richard, Reedereibesitzer, Ottmuth bei Krappitz, O./S., Schließfach;
5. Schröder, Hans, Zivilingenieur für Schiffbau, Berlin-Spandau, Ruhlebener Str. 16;
6. Baggergesellschaft Meichle & Mohr, Immenstaad a./Bodensee.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Wasserumschlagstarife. Die Frage der Gewährung der von der Binnenschiffahrt schon seit Jahren angestrebten Wasserumschlagstarife, die gerade in den letzten Monaten Gegenstand des größten Interesses aller an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise ist, scheint nunmehr einer endgültigen Klärung im Schoße des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahngesellschaft entgegenzugehen. Wenn auch die Gerüchte, daß der Verwaltungsrat bereits einen ablehnenden Beschluß gefaßt habe, der Grundlage entbehren, so gibt doch die ablehnende Stellungnahme, die von der Hauptverwaltung der Reichsbahn den begründeten Forderungen der Binnenschiffahrt gegenüber bislang eingenommen wurde, zu Beunruhigung Anlaß. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat im übrigen kürzlich angeordnet, daß bis auf weitere Klärung der Frage durch die von einem Verwaltungsausschusse vorzunehmenden Ausfallberechnungen und auf Grund nochmaliger Entscheidung der Hauptverwaltung über die Weiterbearbeitung von den früher in Aussicht genommenen Verhandlungen mit Verkehrstreibenden über die Einführung von Binnenumschlagstarifen abzusehen ist.

Normung im Flußschiffbau. Die Frage der Normung im Flußschiffbau, mit der sich Zentralverein und Reichsausschuß bereits seit längerer Zeit befassen, wird voraussichtlich Ende dieses Monats gelegentlich einer Tagung des Reichsausschusses eingehend erörtert werden. Herr Oberingenieur Engelke vom Germanischen Lloyd hat sich bereit erklärt, ein diesbezügliches Referat zu übernehmen.

Dampfkesselüberwachung. Die Pläne des Preuß. Ministeriums für Handel und Gewerbe, eine Verstaatlichung des Dampfkesselüberwachungswesens herbeizuführen und den Arbeitnehmervertretern einen weitgehenden Einfluß bei der Durchführung der Ueberwachung der Dampfkesselanlagen zu verschaffen, sind in letzter Zeit teilweise zur Ausführung gelangt. Der Reichsausschuß

hat seine Körperschaften gebeten, den Schiffahrtsfirmen gegenüber sich dafür einzusetzen, daß diese den Dampfkesselüberwachungsvereinen, auch bei etwaiger Entziehung ihrer öffentlich rechtlichen Befugnisse durch das Preuß. Handelsministerium treu bleiben.

Verwaltungsgebührenfreiheit für Verbände. Der preußische Minister für Handel und Gewerbe hat unter dem 17. 1. 25 auf eine an den preuß. Minister des Innern gerichtete und ihm zur Beantwortung weitergegebene Anfrage mitgeteilt, daß

„nach den für die Durchführung der allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung maßgebenden Erlassen Berufsorganisationen, Spitzenverbände und ähnliche Vereinigungen, die die gemeinsamen Belange eines bestimmten größeren Personenkreises oder der Allgemeinheit vertreten, deren Tätigkeit also über die Vertretung der Einzelinteressen hinausgeht und daher von allgemeiner Bedeutung ist, insoweit in überwiegendem öffentlichen Interesse handeln und daher von Verwaltungsgebühren für Amtshandlungen freizustellen sind, die diese allgemeinen Interessen betreffen und sich nicht auf Einzelfälle beschränken. Den mir unterstellten Behörden habe ich in einem besonderen, demnächst zu veröffentlichenden Erlasse die genaue Beachtung der Vorschriften zur Pflicht gemacht".

Damit ist die seit langer Zeit auch von den Binnenschiffahrtsorganisationen angestrebte Verwaltungsgebührenfreiheit für Verbände seitens des Ministers endgültig anerkannt worden.

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Polizeiliches Meldewesen der Schiffsmannschaften. In Verhandlungen mit dem Polizeipräsidium bezw. dem Wasserbauamte hat der Verband in der Frage des polizeilichen Meldewesens eine bedeutende Erleichterung für die Schiffahrtsbetriebe durchgesetzt. Während bisher auf jeder Ausweiskarte der Name des Schiffsführers bezw. Steuermanns eingetragen werden mußte, ist diese Bestimmung nunmehr gefallen. Die Gültigkeitsdauer wurde auf 3 Jahre verlängert (bisher 1 Jahr), ebenso die Verwaltungsgebühr für die Ausstellung der Karte um 50 Prozent ermäßigt.

Schleusenbetriebszeiten auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen. Vom 6. April 1925 ab wurde für die Märkischen und Berliner Wasserstraßen die 16stündige Schleusenbetriebszeit eingeführt. Hiermit hat die Regierung einem Wunsche der Schiffahrt stattgegeben, den der Verband bereits in den vergangenen Jahren unentwegt bei der Regierung vertreten hat. Besonders begrüßt wird es von der Schiffahrt, daß auch die Sonntags-Schleusenbetriebszeiten erweitert, insbesondere auch teilweise auf die Nachmittagsstunden ausgedehnt wurden.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg.

Zum Andenken an Stadtbaudirektor Eisenlohr, Mannheim. Zum Andenken an den in weitesten Kreisen der Rheinschiffahrt bekannten, Ende vorigen Jahres leider verstorbenen Stadtbaudirektor Eisenlohr-Mannheim hat der Verein wertvolle Aufzeichnungen aus seiner Straßburger Tätigkeit, die von dem Verstorbenen kurz vor seinem Tode abgeschlossen, ihm dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden, in der Reihe seiner Schriften in Buchform unter dem Titel

„Straßburg und die Schiffahrt am Oberrhein"

veröffentlicht. Der Inhalt des Buches ist von allgemeinem Interesse. Es war das Bestreben des Vereins, durch diese Veröffentlichung das Andenken an Stadtbaudirektor Eisenlohr und an seine verdienstvolle Tätigkeit für die Rheinschiffahrt lebendig zu erhalten und zu ehren.

Bestellungen nimmt die literarische Abteilung des Vereins, die „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, jederzeit entgegen.

Antrag an den Reichskanzler wegen Einführung von Wasserumschlagtarifen. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn beriet Ende März über die Frage der Wasserumschlagstarife, und zwar nach glaubwürdigen Nachrichten auf Grund amtlicher sehr ablehnender Unterlagen, u. a. eines Gutachtens des Reichsbahndirektors Dr. Spieß. Die Nachrichten darüber haben unter den Schiffahrts- und Hafenbeteiligten große Unruhe ausgelöst, handelt es sich doch um Anträge, die die rheinische Wirtschaft sowie die Ministerien rheinischer Länder schon seit längerer Zeit gestellt und immer wieder in den letzten Monaten wiederholt haben. Die Reichsbahn hat auch des öfteren die Zusage einer amtlichen Bearbeitung gegeben und noch vor einigen Monaten mitgeteilt, daß die notwendigen Feststellungen im Januar d. J. abgeschlossen sein würden. Die Beunruhigung der beteiligten Kreise ist um so größer, als auf dem Rhein fast die ganze Flotte infolge Beschäftigungslosigkeit stilliegt und eine ernste Krise zu erwarten steht. Hiervon eine Mitursache ist die schleppende Behandlung der Frage der Wasserumschlagstarife seitens der Reichsbahn. Im Anschluß an Vorstellungen der Reichstagsabgordneten der Ruhr beim Kabinett wegen der Einführung von Notstandstarifen für den Ruhrbergbau zur Förderung des Kohlenabsatzes haben Vorstand und Ausschuß des Vereins in ihrer Sitzung am 20. III. d. J. den Herrn Reichskanzler telegraphisch auf die katastrophale Lage der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens aufmerksam gemacht und dringend gebeten, zu erwägen, auf welche Weise die notwendige Berücksichtigung der Auffassung und Anträge der rheinischen Länderregierungen und rheinischen Wirtschaft über diese Frage nunmehr mit Sicherheit erfolgen kann. Es wird ein sehr energisches Eingreifen des Reichskanzlers und des Reichsverkehrsministers, notfalls des Kabinetts erwartet, um endlich auf dem Gebiete des deutschen Wasserstraßenverkehrs die notwendige Berücksichtigung dringender Anträge der Wirtschaft durch entsprechende Tarifmaßnahmen der Reichsbahn herbeizuführen.

Südwestdeutscher Kanal- und Schiffahrtsverein, Stuttgart.

Kundgebung für den Ausbau des Neckarkanals. Unter sehr starker Beteiligung fand am 7. März im Saale der Handelskammer in Karlsruhe eine außerordentliche Mitgliederversammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins statt, die angesichts des wichtigen Stadiums, in dem die Neckarkanalfrage sich z. Zt. befindet, von großer Bedeutung ist. Vertreten waren hierbei die badische und auch die württembergische Regierung, der Landtag, das Gewerbeamt, der Handelstag und die Handelskammer, die Städte Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg, die Neckar-A.-G. und die Neckarbaudirektion, sowie verschiedene Vertreter größerer Städte Südwestdeutschlands, auch war der

badische Staatspräsident Dr. Hellpach persönlich anwesend.

Die Tagung bildete eine einmütige Kundgebung dafür, daß wie in Württemberg so auch in Baden alle maßgebenden Kreise unbedingt und nachdrücklich dafür eintreten, daß die Neckarwasserstraße im Interesse der Wirtschaft Südwestdeutschlands mit Beschleunigung ausgebaut wird.

Nachdem der Vorsitzende, Geheimrat Dr. Bruckmann, die Anwesenden begrüßt hatte, ergriff Staatssekretär a. D. Peters-Berlin das Wort zu einem Vortrag über „Die Bedeutung der Neckarwasserstraße für die Wirtschaft Südwestdeutschlands". Er betonte besonders, daß man bei der Weiterführung der Rhein-Wasserstraße über Mannheim und Karlsruhe hinaus bis Straßburg einst befürchtete, das Elsaß könne auf diese Weise zum Konkurrenten für Baden werden. Man hatte aber bald erkannt, daß diese Konkurrenz Straßburgs keine Benachteiligung der badischen Interessen darstellte, sondern sich im Gegenteil zu dessen Vorteil auswuchs. So wird es auch mit dem Neckarkanal sein. Der Redner, der als hervorragender Sachkenner auf dem Gebiete der Wasserstraßen bekannt ist, ging alsdann noch ausdrücklich auf verschiedene, völlig unsachliche und teilweise laienhafte Kritiken ein, die sich in letzter Zeit gegen die wirtschaftlichen Grundlagen des Neckarkanals von einigen Seiten erhoben hatten. An Hand von genauem statistischem Material war es ihm ein leichtes, die verschiedenen Einwendungen zu widerlegen, und er wies weiter darauf hin, daß der Neckarkanal einen Vergleich mit den verschiedenen anderen bestehenden und projektierten Wasserstraßen nicht zu scheuen braucht.

In einem weiteren Vortrag über „Neckarkanal und Landwirtschaft" wandte sich Museumsdirektor Dr. Riezler, Vorstandsmitglied des Deutschen Werkbundes, gegen die ästhetischen Bedenken, die insbesondere von Heidelberger Kreisen gegen die Durchführung des Neckarkanals erhoben worden waren. Er erbrachte, auch an Hand von verschiedenen Lichtbildern, den Nachweis, daß die modernen technischen Nutzbauten, wenn sie nur in richtigem künstlerischem Sinn erfaßt werden, niemals eine Schädigung, sondern nur eine Hebung der Schönheit des Landschaftsbildes bedeuten, ähnlich wie dies bei den heute noch bestehenden technischen Bauten des Altertums, Aquadukten u. ä. der Fall ist. Er stellte fest, daß das Neckarufer bei Heidelberg jetzt schon durch eine große Zahl unschöner Bauten bereits verunstaltet ist. Das Stauwerk bei Heidelberg bedeutet keine weitere Schädigung, vielmehr kann es, wenn es architektonisch richtig gestaltet wird, raumbildend wirken, wie die herrliche alte Brücke, und mit dieser und den Unterbauten der Schloßterrasse zu einer großartigen Einheit zusammenwachsen.

An Stelle der alten Schönheit muß eine neue treten, eine neue Form, die aus der Sache selbst herauswächst, die aus der Bewältigung der Natur durch den Menschengeist entsteht und die deshalb, weil sie sich der Naturkräfte bedienen muß, in einem ganz besonders engen Zusammenhange mit den Grundlagen der Natur bleibt. Sie zeigt so die Naturkräfte in geformter Lebendigkeit und eigener Beseeltheit.

Nach einer lebhaften Diskussion, bei welcher die meisten Redner sich für den Weiterbau am Kanal und gegen die vorgebrachten wirtschaftlichen und ästhetischen Bedenken aussprachen, wurde nachstehende Entschließung einstimmig angenommen:

„Die maßgebenden Stellen werden erneut und dringlich gebeten, in der Durchführung des begonnenen Ausbaues der Neckarwasserstraße vom Rhein zur Donau im Interesse einer Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer gesamten südwestdeutschen Wirtschaft keinerlei Stockung eintreten zu lassen und insbesondere die für die Fortführung der Bauarbeiten notwendige Geldbeschaffung in jeder Weise tatkräftigst zu fördern. Die Forderung der Heidelberger Kreise auf Erhaltung des Landschaftsbildes wird als berechtigt anerkannt; ihr kann und wird nach dem Urteile maßgebender Sachverständiger entsprochen werden."

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. April. In der ersten Märzwoche ist der Betrieb voll in Gang gekommen. Die Verladungen in den oberen Häfen haben in den Tagen, nachdem vorher eine gewisse Zurückhaltung der Kleinschiffahrt zu beobachten war, stark zugenommen.

Die Bewegung durch Breslau war infolge des Wasserwuchses in Ratibor am 4./5. März recht umfangreich.

Der überraschend strenge Nachwinter in der ersten Hälfte des Berichtsmonats hat der Oderschiffahrt keinerlei Störung gebracht. Der Betrieb ist in vollem Umfang in Gang geblieben. Der Wasserstand war infolge des Wuchses von Oder und Neiße in der ersten Hälfte des Berichtsmonats durchweg günstig. Das zu Mitte des Monats noch herrschende Frostwetter, sowie die schwachen Eisbildungen in den oberen Haltungen haben die Schiffahrt in keiner Weise behindert. Lediglich der Umschlagsverkehr wurde durch die zusammengefrorenen Kohlen- und Erzmassen etwas beeinflußt. An den Kränen in Cosel-Hafen ging daher die Umschlagsmenge auf 12 000 t Erze zurück, während sich die Kippleistung erfreulicherweise auf fast 70 000 t Kohlen erhöhte.

Stettin ist voll mit Erzübernahmen beschäftigt, auch der Verkehr ab Hamburg nach der Oder belebt sich. Ende des Monats vollzog sich der Verkehr bei äußerst günstigem Wasserstand ohne jede Störung. In Cosel-Hafen wurden wiederum in einer Woche fast 70 000 t vom Waggon zum Schiffe umgeschlagen. Die Leistung an den Kränen war gut.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 9. April. Der Schiffahrtsverkehr auf den märkischen Wasserstraßen war im Berichtsmonate verhältnismäßig rege. Die Transporte von der Oder konnten, besonders in den letzten Tagen, bei äußerst günstigem Wasserstand ohne jede Störung abgewickelt werden. Auch auf den übrigen Relationen gestaltet sich das Frühjahrsgeschäft befriedigend. Die Baumaterialienschiffahrt ist verhältnismäßig gut beschäftigt. Von der ab 6. April wiedereingeführten 16stündigen Schleusenbetriebszeit wird allgemein eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs erwartet.

Elbe.

Magdeburg, 4. April. 1. Unterelbe. Im März war der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb auf der Strecke zwischen Hamburg und Aussig und umgekehrt ohne Störungen möglich. Der Schiffahrtsbetrieb auf der oberhalb Aussig gelegenen Strecke konnte noch nicht aufgenommen

werden, weil die Wehre noch nicht gerichtet waren. Eine erwartete Belebung des Berggeschäfts hat der März noch nicht gebracht. Die Zufuhr von Importgütern in Hamburg war sehr gering und reichten die wenigen zur Elbeverschiffung kommenden Güter nicht aus, die in Hamburg befindlichen und weiter in Hamburg leer werdenden Schiffsräume zu beladen. Die Bergfrachten, die schon zu Anfang März einen Tiefstand erreicht hatten, der kaum Deckung der aufzuwendenden Schleppkosten zuließ, erfuhren eine weitere leichte Senkung. Nur die Hoffnung, für die zu Berg gebrachten Fahrzeuge in der Tschechoslowakei oder in Sachsen eine lohnende Talfracht zu finden, gab vielfach Veranlassung, Güter zur Verschiffung im Bergverkehr ab Hamburg nach oberelbischen Stationen anzunehmen. An Massengütern kamen hauptsächlich Kohle nach Berlin, Schwefelkies, Phosphat, Getreide nach Mittelelbe, Mehl, Weizen, Iute, Sinters, Kupfer, Roheisen, Phosphate, Gerste, Salpeter nach Sachsen und Tschechoslowakei zur Verschiffung. — Die an die Privatschiffer zu zahlenden Anteilfrachten waren auch im März leicht weichend. Der Wasserstand war im Berichtsmonate durchweg günstig. Es zeigte der Dresdener Pegel am 2. März 127 cm, am 10. März 100 cm, am 13. März 54 cm, am 16. März 109 cm und am 25. März 117 cm unter Null. Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten laut Nebengebührenliste vom 1. 11. 24 zur Berechnung; soweit mit Rücksicht auf das geringe Güterangebot zur Erhaltung der Güter Ausnahmen nicht zugestanden werden mußten. Der Streik der Eisenbahnarbeiter hat wesentliche Auswirkungen auf die ab Hamburg elbaufwärts zur Verschiffung kommenden Gütermengen nicht gehabt. — 2. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Das Talgeschäft war im Berichtsmonat in allen Beziehungen äußerst flau. Infolgedessen sammelte sich zunehmend Kahnraum an den mittelelbischen Hafenplätzen an. Die Frachten lagen im allgemeinen unverändert. An Steinsalzen wurden ca. 6000 t über Magdeburg verladen. Kalisalze wurden nur in sehr geringem Umfange verfrachtet. Das Stückgutgeschäft hielt sich in dem gewohnten mäßigen Umfange. b) Berggeschäft. Auch das Berggeschäft ließ in jeder Beziehung zu wünschen übrig. Die Salzverladungen nach der Tschechoslowakei ruhten noch völlig. Der Stückgutverkehr hielt sich in äußerst bescheidenen Grenzen. Die Frachten waren unverändert. Die Wasserstände waren während des Berichtsmonats recht günstig und ließen durchweg eine volle Abladung des Kahnraums zu. Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. März 108 cm und hielt sich bis zum 10. 3. in etwa gleicher Höhe. Seitdem erfolgte ein langsames Anwachsen; der Höhepunkt wurde am 15. März mit 154 cm am Magdeburger Pegel erreicht. Seitdem fand ein mäßiger Abfall bis auf 125 cm am 26. März statt. — 3. Oberelbe. Die Verschiffungen im Bergverkehre zeigten im Berichtsmonat einen nur geringen Umfang. Der uneingeschränkte Wettbewerb mit der Eisenbahn machte sich bei dem geringen Güterangebote doppelt fühlbar, sodaß die Frachtsätze eine rückläufige Bewegung einnahmen, die aber weniger auf Kosten der ohnehin schon scharf kalkulierten Schlepplöhne als auf die der Anteilfrachten für den benutzten Kahnraum erfolgte. Zur Verladung kamen in Hamburg hauptsächlich Getreide, Mehl, Salpeter, Phosphat, Schwefelkies, Steinkohlen, ausländische Hölzer, Fettstoffe und Oelfrüchte. Wie im Bergverkehre, so ließen auch die Verfrachtungen im Talverkehre zu wünschen übrig. Zucker ab Böhmen wurde nicht in den erwarteten Mengen exportiert, weil die jetzigen niedrigen Weltmarktpreise neue Verkäufe erschwerten, und die Schnittholzverladungen werden erst bei vorgerückter Jahreszeit wieder einen größeren Umfang einnehmen. Böhmische Braunkohlen wurden nur wenig verladen. Ihr seit dem Kriege schon sehr stark zurückgegangener Export wird durch die eingetretene Verbilligung deutscher und englischer Steinkohle eine noch weitere Einschränkung erfahren. Da die sächsische Industrie immer noch mit großen Absatzschwierigkeiten zu kämpfen hat, so sind auch deren Verschiffungen zurzeit nur schwach. Es wurden über die sächsischen Häfen hauptsächlich Papier und Hohlglaswaren verladen. Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß die Lage der gesamten Elbeschiffahrt zurzeit eine recht ungünstige ist. Um so notwendiger erscheint die alsbaldige Einführung der nunmehr schon seit vielen Jahren geforderten und als berechtigt anerkannten Binnenumschlagstarife.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. April. Der Verkehr im März hielt sich im allgemeinen auf der Höhe der beiden ersten Monate des Jahres. Besonders der Kohlenverkehr nach Emden war während des ganzen Monats gut. Die Erzverladungen waren dagegen etwas schwächer, sodaß in der letzten Woche des Monats sogar eine ziemlich große Anzahl Kähne in Emden stillagen. Die Stockungen sind auf verspätete Ankunft der Seedampfer zurückzuführen. In der Hannoverfahrt war die Beschäftigung nur mittelmäßig, obgleich sich die Verladung von Ruhrkohlen auf der Höhe des Monats hielt. Im Westostverkehr sind die Salz- und Kalitransporte stark zurückgegangen. Die Wasserverfrachtung hat bei jedem etwas zugenommen. Im Rhein-Herne-Kanal lag infolge der schlechten Konjunktur auf dem Rhein viel beschäftigungsloser Kahnraum. Die Beladung der vorgenannten Schiffe in den Zechenhäfen erfolgte prompt. Verzögerungen traten vorübergehend bei den Spezialsorten ein. Das Schleppmonopol konnte den geringen Verkehr zufriedenstellend bewältigen. Auch im Schleusenbetriebe sind Bemängelungen nicht zu verzeichnen. Schiffsverkehr in den Hannoverschen Häfen im März: a) eingegangen: 117 Kähne mit 47 696 t Ladung, davon 42 927 t Ruhrkohlen; b) ausgegangen: 122 Kähne mit 56 234 t Ladung, davon 42 190 t Erze. Schiffsverkehr im Dortmunder Hafen im März: angekommen: 380 Schiffe beladen, 26 leere, 116 Schleppdampfer mit insgesamt 219 204 t Ladung, davon 207 088 t Erze; abgegangen: 108 beladene Schiffe, 313 leere, 130 Schleppdampfer mit insgesamt 47 784 t Ladung, davon 38 045 t Kohlen. Gesamtgüterumschlag im Monate März: 266 988 t (37 320). Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar bis 31. März 1925: 682 405 (49 800) t. Die in Klammern beigefügten Zahlen bedeuten die Verkehrszahlen für den gleichen Zeitraum des Kalenderjahrs 1924.

Emden, 14. April. Im Monat März sind in Emden angekommen: 30 Seedampfer und 4 Seeleichter mit ca. 135 t Ladung, davon rund 30 t Erz. Leer gingen 46 Dampfer ein. Seewärts wurden verladen: rund 55 t Kohlen mit 39 Seeleichter und Dampfer. Leer verladen gingen aus: 22 Dampfer und Seeleichter mit zusammen 42 479 Registertonnen.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. April. Die flaue Wirtschaftslage hat auch weiterhin die Schiffahrt sehr beeinträchtigt. Trotz des guten Wasserstandes war der Verkehr schleppend. Da die Kohlenläger infolge des milden Winters überfüllt sind, ist die Kohlenanfuhr sehr schwach. Die wieder einsetzende Bautätigkeit brachte eine starke Anfuhr von Baumaterialien, wie Kies, Sand, Steine usw. mit sich. Die Ausladevorrichtungen in den beiden Häfen waren nur mäßig in Tätigkeit. Die Fahrtiefe durch die Kostheimer Schleuse blieb auf normal 2,50 m. Im übrigen hat sich der Verkehr wie folgt entwickelt: Ankunft: Osthafen 158 Fahrzeuge mit 81 459 t Ladung, Westhafen 130 Fahrzeuge mit 23 840 t Ladung, zus. 288 Fahrzeuge mit 104 299 t Ladung; Abfahrt: Osthafen 24 Fahrzeuge mit 4189 t Ladung, Westhafen 40 Fahrzeuge mit 7533 t.

Ladung, zus. 64 Fahrzeuge mit 11 722 t Ladung. Insgesamt 352 Fahrzeuge mit 116 021 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im März 1925.

Anstelle der für den Monat März so sehnlich erwarteten Belebung der Rheinschiffahrt brachte der Berichtsmonat keine Besserung gegenüber dem Vormonat.

Der Wasserstand hielt sich in mittleren Grenzen. Am 1. d. Mts. zeigte der Kauber Pegel 1,76 m, stieg vorübergehend am 10. und 11. d. Mts. auf 2,06 bezw. 2,08 m, um dann wieder bis zum 19. März bis auf 1,60 m herunterzugehen. Bis zum 31. März stieg er wieder langsam bis auf 1,92 m.

Die Abladetiefe nach dem Oberrhein schwankte dementsprechend zwischen 1,90 und 2,10 m. Das Leichtergeschäft in Salzig mußte vorübergehend in geringem Umfang aufgenommen werden.

Der Kohlenversand von den Duisburg-Ruhrorter Häfen zum Oberrhein hielt sich ungefähr auf der Höhe des Vormonats. Der Grund für diese nun schon über 2 Monate dauernde Geschäftsstille liegt einmal daran, daß der süddeutsche Kohlenmarkt noch mit Kohlen übersättigt ist und zum andern daran, daß die ungeklärten Verhältnisse in der Frage der Syndikatsbildung im Kohlenbergbau eine gewisse Zurückhaltung der Abnehmer hervorrufen. Außerdem kommt noch hinzu, daß einige größere Abnehmer, die sonst per Schiff beförderten, Kohlenmengen heute ganz auf dem Bahnwege beziehen.

Diese schlechte Geschäftslage wirkte sich entsprechend auf den Frachtenmarkt aus. Tagesmieten wurden überhaupt nicht mehr bezahlt und die Frachten gingen auf einen Tiefstand zurück. So betrug die Fracht von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim während des ganzen Monats ℳ 0,70 je t, ab Verladestellen des Rhein-Herne-Kanals schwankte die Fracht zwischen ℳ 0,80 und 0,85 je t. Es versteht sich von selbst, daß diese Sätze kaum nutzbringend sein können. In vielen Fällen reichten sie nicht einmal dazu aus, die Personalkosten zu decken.

Die Kohlenverladungen nach Holland einschließlich der Verschiffung von Reparationskohlen über Rotterdam nach Belgien hat gegenüber dem Vormonat auch nicht zugenommen. Eine geringe Zunahme der Erzzufuhren konnte auf die Gesamtfrachtlage keinen Einfluß ausüben. So wurden denn durchweg während des ganzen Monats nach Rotterdam 0,70 je t ohne freies Schleppen und 0,80 bis 0,85 je t einschließlich Schleppen bezahlt.

Das Schleppgeschäft zum Oberrhein ist infolge des geringen Kahnumlaufs und der niedrigen Schlepplöhne direkt verlustbringend geworden. Bootebesitzer und Reedereien mußten dazu übergehen, weitere Dampfer stillzulegen. Der Schlepplohn nach Mannheim betrug den ganzen Monat ℳ 1,—, nach Mainz ℳ 0,90 und St. Goar ℳ 0.60.

Die Bestrebungen zur Bildung einer Schleppvereinigung mit dem Zwecke, bessere Verhältnisse auf dem Schleppmarkte zu schaffen, haben leider zu keinem Erfolge geführt und sind gegen Ende des Monats ergebnislos abgebrochen worden.

Das Umschlagsgeschäft in Getreide in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war sehr ungünstig. Wegen des außerordentlich schlechten Absatzes auf dem Getreidemarkte waren die Ankünfte außerordentlich gering.

Im übrigen Hafenumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist die Lage wie in den Vormonaten weiterhin schlecht gewesen. Es fehlt an Umschlagsgütern. Die meisten Anlagen sind, wenn nicht ganz, so doch zum größten Teil ohne Beschäftigung.

In der Rheinschiffahrt ist von den Arbeitnehmern der Tarifvertrag gekündigt worden und mit dem 31. März abgelaufen. Es wurde die Forderung auf Erhöhung der Löhne um 20 Prozent gestellt. Die Arbeitgeberseite lehnte diese Forderung ab und fordert im Hinblick auf die außerordentlich ungünstige Lage der Rheinschiffahrt eine Verlängerung des Tarifs auf 1 Jahr. Im Hafenumschlagsbetrieb ist der Lohntarif von den Arbeitnehmern ebenfalls gekündigt worden. Der ergangene Schiedsspruch sieht ab 1. April d. Js. eine 8prozentige Lohnerhöhung vor. Dieser Schiedsspruch ist aus den obenerwähnten Erwägungen heraus von der Arbeitgeberseite abgelehnt worden. (Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Dbg.-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Lagerplatz- und Geländemieten sowie Nutzungsgebühren der Reichsbahn. (Aus einem Rundschreiben des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen.) Da auf die Eingabe der Wirtschaftsverbände wegen neuer Erhöhungen der genannten Gebühren bislang noch kein Bescheid eingegangen ist, sind diese bei dem Präsidenten der RBD. Essen vorstellig geworden. Aus der sehr eingehenden Aussprache ergeben sich folgende Feststellungen und Schlüsse, die analog auch für die Verhältnisse in anderen Direktionsbezirken Geltung haben dürften. Die Forderung einzelner Betriebsämter auf Anerkennung von Gebührenerhöhungen mit rückwirkender Kraft ist unzulässig. Der Standpunkt, welchen die Wirtschaftsverbände im September 1924 in den Richtlinien zur Nachprüfung der Angemessenheit der Nutzungsgebühren eingenommen haben, gilt zur Beurteilung der Verhältnisse auch heute noch. Wenn die Betriebsämter und Direktionen neuerdings sehr weitgehende Forderungen stellen, so ist dies auf eine Rundverfügung ihrer Hauptverwaltung zurückzuführen, wonach die Einnahmen aus der Hergabe von Grund und Boden, denen früher keine besondere Beachtung geschenkt wurde, nunmehr unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens, den der Dritte aus dem Vertrage zieht, voll ausgenutzt werden sollen. Die Reichsbahndienststellen haben daher zunächst ihre Forderungen schätzungsweise gestellt und sind hierbei wohl in den meisten Fällen bedeutend zu weit gegangen. Da die Verhältnisse überall verschieden liegen, läßt sich leider ein auch nur einigermaßen gültiger Maßstab für die Höhe der verschiedenen Gebühren nicht aufstellen. Sache der betreffenden Werke usw. muß es sein, durch Geltendmachung entsprechender Gegengründe die Gebühren auf ein erträgliches Maß herabzudrücken. Dies ist in vielen Fällen bereits gelungen, mündliche Verhandlungen sind hierbei unerläßlich. Die Reichsbahn macht oft geltend, daß in besonderen Fällen der Beliehene aus dem Grund und Boden der Reichsbahn, z. B. bei Lagerung hochwertiger Waren und bei großem Umschlage beträchtlicher Nutzen ziehe und daher auch eine hohe Gebühr gerechtfertigt sei. In derartigen Fällen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Ansätze und Schätzungen der Reichsbahn über den Umsatz, soweit er sich aus der Hergabe des Grundstückes herleitet, zu hoch gegriffen sind. Ebenso ist es zweckmäßig, die Aufgabe des betreffenden Platzes ins Auge zu fassen und zu kündigen, falls die Möglichkeit besteht.

anderweitig geeignetes Gelände in Anspruch zu nehmen. Schließlich ist zu berücksichtigen, daß sich z. B. bei Lagerplätzen und Bahnkreuzungen der Beliehene in einer Zwangslage insofern befindet, als er mit eigenen Mitteln Bauten auf dem bahneigenen Gelände errichtet hat, zu deren Aufgabe er nicht ohne weiteres bereit sein kann. Eine derartige Zwangslage soll aber nach Ansicht des Präsidenten unter keinen Umständen ausgenutzt werden; grundsätzlich soll vielmehr nur der Nutzen aus der Gestattung maßgebend sein. Infolgedessen darf nicht die etwa günstige Gesamtlage eines Unternehmens oder einzelner Betriebsabteilungen für die Gebührenfestsetzung in Betracht gezogen werden. Wohl wird man dagegen unter Umständen auf die wirtschaftlich ungünstige Lage des Gesamtunternehmens mit Erfolg hinweisen können. Das vorstehend Gesagte gilt auch für die Mitbenutzungsgebühren, z. B. bei Bahnkreuzungen. Hinsichtlich der Hergabe von Gelände für Anschlüsse sei auf § 4 Ziff. 4 der Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse verwiesen, wobei als angemessener Mietzins 5 Prozent des Zeitwerts zu gelten hat. Der Zeitwert kann natürlich nur von Fall zu Fall oder im vergleichbaren Durchschnitte, nicht generell, ermittelt werden. Gegen übertriebene Forderungen von Mieten für Lagerplätze und höher zu bewertende Flächen wird man mit Erfolg auf die Herabsetzung der Mieten in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hinweisen können, als einem Gelände, das sicherlich viel hochwertiger ist als z. B. ein Lagerplatz, der nur an die Eisenbahn angeschlossen ist.

Gemischte gerichtliche Kommissionen für Ansprüche gegen die französisch-belgische Eisenbahnregie. In der Ordonnanz 280, Artikel 6, hatte die Rheinlandkommission bestimmt, daß Ansprüche gegen die französisch-belgische Eisenbahnregie vor den sogenannten „gemischten gerichtlichen Kommissonen", die in Mainz, Aachen und Düsseldorf eingerichtet sind, spätestens bis zum 16. Februar 1925 geltend gemacht werden mußten. Da sich diese Ausschlußfrist als zu kurz erwies, hat die Rheinlandkommission diese Frist mit gewissen Vorbehalten bis zum 10. April und 16. Mai 1925 hinausgeschoben. Die Bestimmungen lauten:

„1. Wer zwischen dem 13. November 1924 und dem 16. Februar 1925 die im Absatz 2 des Artikels 3 der Prozeßordnung der gemischten gerichtlichen Kommission vorgesehene Eingabe auf gütliche Regelung an die Regie gerichtet hat, kann bis zum 16. Mai 1925 den vorbereitenden Schriftsatz zur Eröffnung des gerichtlichen Verfahrens an die gemischte gerichtliche Kommission der Rheinischen Eisenbahnen richten.

2. Die vorerwähnten Personen sind jedoch verpflichtet, und zwar bei Strafe des Rechtsausschlusses, vor dem 10. April 1925 dem zuständigen Sekretariat der gemischten gerichtlichen Kommission mit Einschreibebrief das Datum, die Art und die Höhe der an die Regie gestellten Forderung mitzuteilen."

Zoll- und Steuerfragen.

Umsatzsteuerbefreiung der Kai- und Hafenumschlagsgebühren, aber nicht für Kailagergeld. Nach § 1 der Verordnung über Vergünstigungen bei der Körperschafts- und Umsatzsteuer vom 16. Januar 1925 sind mit Wirkung vom 1. Oktober 1924 Entgelte für die Benutzung von Anstalten an Wasserstraßen einschließlich der Häfen unter bestimmten Voraussetzungen von der Umsatzsteuer befreit. Durch einen früheren Erlaß vom 13. August 1924 hatte der Reichsminister der Finanzen bereits angeordnet, daß bis auf weiteres von einer Heranziehung der vom Reiche, von den Ländern und Gemeinden zu erhebenden Kai- und Hafenumschlagsgebühren zur Umsatzsteuer abzusehen ist und etwaige eingeleitete Ermittlungen einzustellen sind. In einem neueren Erlasse vom 18. Februar 1925 hat der Reichsminister der Finanzen bestimmt, daß die für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1924 geschuldeten Umsatzsteuerbeträge aus den Kai- und Hafenumschlagsgebühren genannter Anstalten nunmehr, soweit Zahlungen noch nicht erfolgt sind, endgültig als erlassen gelten. Für den gleichen Zeitraum bereits entrichtete Beträge sind auf Antrag zurückzuzahlen. Nach Mitteilung des Landesfinanzamts Unterelbe in Hamburg ist auf Grund der Verhandlungen im Reichsrate die Vergünstigung des § 1 der eingangs genannten Verordnung vom 16. Januar 1925 im engsten Rahmen zu halten und beschränkt sich auf die eigentlichen Umschlagsgebühren. Das Kailagergeld wird somit von der Vergünstigung nicht getroffen, sondern bleibt nach wie vor umsatzsteuerpflichtig.

Vermögenssteuer 1924. Der Reichsminister der Finanzen hat mit Erlaß III C 3 650 vom 25. Febr. 1925 zur Klärung von Zweifelsfragen die nachstehenden Entscheidungen getroffen: G e s a m t b e w e r t u n g: Zahlreiche Steuerpflichtige haben geltend gemacht, daß sich im Wege der Gesamtbewertung ein niedrigerer Wert ihres Betriebsvermögens ergebe, als wenn man die Summe der für die einzelnen Gegenstände festgesetzten Werte zugrunde lege. Insbesondere sind in dieser Beziehung solche Steuerpflichtige vorstellig geworden, deren Anlagekapital in der Hauptsache aus Grundstücken besteht. Gegenüber diesem Verlangen haben die Finanzämter die Auffassung vertreten, daß die nach den Bewertungsvorschriften der Zweiten Steuernotverordnung berechneten Werte als Mindestwerte anzusehen seien, von denen im Rahmen des § 137 A.O. nicht nach unten abgewichen werden könne. Da hiergegen eine große Anzahl von Rechtsmitteln eingelegt worden ist, wird der Reichsfinanzhof über diese Frage zu entscheiden haben. Damit aber nicht sämtliche Rechtsmittel bis zur letzten Instanz durchgeführt werden müssen, soll ein bei einem Berliner Finanzamt anhängiger Fall beschleunigt vor den Reichsfinanzhof gebracht werden. Ich ersuche daher, derartige Rechtsmittel solange zurückzustellen, bis eine Entscheidung des Reichsfinanzhofs über diese Frage ergangen ist.

Körperschaftsteuervorauszahlungen 1924/25. Einem Erlaß des Reichsministers der Finanzen III C 4 350 vom 25. Februar 1925 entnehmen wir das Nachstehende:

„V o r a u s z a h l u n g e n b e i k u r s h a b e n d e n E r w e r b s g e s e l l s c h a f t e n. Hat bei kurshabenden Erwerbsgesellschaften für die Vermögenssteuer 1924 eine Ermäßigung des Steuerbetrages gemäß § 108 A. O. deshalb stattgefunden, weil das tatsächliche Vermögen erheblich hinter dem Steuerkursvermögen zurückgeblieben war, so kann für die Bemessung der Vorauszahlungen auf die Körperschaftssteuer 1925, sofern sie sich nach der Höhe des Vermögens richten, das Vermögen zugrunde gelegt werden, das dem ermäßigten Vermögenssteuerbetrage entsprechen würde. In diesen Fällen können auch noch rückständige Vorauszahlungen auf die Körperschaftssteuer 1924, soweit sie den herabgesetzten Betrag übersteigen, bis zur Feststellung der endgültigen Körperschaftssteuerschuld für 1924 zinslos gestundet werden. In Fällen, in denen bei Körperschaftssteuerpflichtigen aus anderen Gründen eine Ermäßigung der Vermögenssteuer 1924 gemäß § 108 A. O. erfolgt ist,

muß die Entscheidung über die etwaige entsprechende Herabsetzung der Körperschaftssteuervorauszahlungen nach den geltenden Korrektivbestimmungen von Fall zu Fall getroffen werden."

Abnutzungsquote für Gebäude. Der Herr Reichsminister der Finanzen gibt hierzu bekannt: In meinem Runderlaß vom 18. März 1924 — III C 3 1000 — habe ich ausgeführt, daß als jährliche Abnutzungsquote für Gebäude ein Betrag bis zu 2 v. H. des Wertes zugelassen werden könne, der von dem maßgebenden Anschaffungspreis des Grundstücks auf das Gebäude entfällt. Für Unternehmungen, bei denen die Grundstücke den wesentlichsten Teil des Anlagekapitals ausmachen, habe ich in meinem Runderlaß vom 8. April 24 — III C 3 1500 — ohne weiteres eine Abnutzungsquote für das Gebäude von 2 v. H. für zulässig erklärt. Darin haben manche Finanzämter anscheinend die Festsetzung eines Höchstsatzes gesehen, der in keinem Fall überschritten werden dürfe. Dies ist nicht richtig. Wenn auch im allgemeinen davon auszugehen ist, daß der Satz 2 v. H. die obere Grenze für Abnutzungsquoten bilden wird, so sind doch Fälle denkbar, in denen bei Gebäuden mit einer kürzeren Lebensdauer als 50 Jahre gerechnet werden muß. Wird vom Steuerpflichtigen der Nachweis für das Vorliegen eines derartigen Ausnahmefalles geführt, so bestehen keine Bedenken, eine der kürzeren Lebensdauer entsprechende, über 2 v. H. hinausgehende Abnutzungsquote zuzulassen.

Verpflichtung der Verbände zur Unterstützung der Finanzämter bei Feststellung der Umsatzsteuer. Der 5. Senat des Reichsfinanzhofs hat in seinem Urteile vom 6. 2. 25 ausdrücklich festgestellt, daß die Vorschriften des § 191 Reichsabgabenordnung, wonach die Verbände und Vertretungen von Betriebs- oder Berufszweigen den Finanzämtern jede zur Durchführung der Besteuerung und der den Finanzämtern obliegenden Prüfung und Aufsicht dienstliche Hilfe zu leisten haben, nicht ein bestimmtes Steuerermittlungs- und Aufsichtsverfahren voraussetzen, und daß gerade die Ermittlung von Steuerpflichtigen überhaupt in das Anwendungsgebiet des § 191 Abgabenordnung fällt.

Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Nach den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 88—92 des Abkommens zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 RGBl. Seite 1069 ff. — sollen alle von der Zollverwaltung für den Durchgangsverkehr vorgeschriebenen Erklärungen in deutscher und polnischer Sprache auf amtlichen Vordrucken ausgestellt werden. Nach amtlicher polnischer Mitteilung sind nunmehr alle Schritte zur Anwendung dieser doppelsprachigen Zollformulare für den Durchgangsschiffahrtsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland oder umgekehrt mit Beginn der Navigationssaison auf polnischen Wasserwegen unternommen. Der Schiffsführer hat den beteiligten Zollstellen bei der Abfertigung folgende doppelsprachigen Zollformulare einzureichen:

1. ein Schiffsmanifest in sechsfacher.
2. eine Lukendeklaration in einfacher.
3. eine Schiffsprovisionsliste in zweifacher Ausfertigung.

Verschiedene Mitteilungen.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag für eine großzügige und einheitliche Reichswasserstraßenpolitik! Am 10. März d. Js. beschäftigte sich der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags unter starker Teilnahme aus allen Teilen des Reiches mit Eisenbahn- und Schiffahrtsfragen. Dabei faßte er zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik nach einem Referat des Reichstagsabgeordneten Dr. Most, Ersten Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, und nach einer eingehenden Erörterung einstimmig bei zwei Stimmenthaltungen, folgende vom Berichterstatter vorgeschlagene Entschließung:

„Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags mißt einer kraftvollen und einheitlichen das Gesamtinteresse der deutschen Wirtschaft mit den berechtigten Sonderansprüchen der einzelnen Reichsteile harmonisch verbindende Wasserstraßenpolitik, wie sie Art. 97 der Reichsverfassung will, heute mehr denn je größte Bedeutung bei. Zur Beseitigung bestehender Mißstände ist es notwendig, daß das Reich auch in der mittleren und unteren Instanz der Wasserstraßenverwaltung diejenigen Machtmittel erhält, deren es zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf. Dabei ist es selbstverständlich, daß beim Ausbau oder Neubau dem allgemeinen Verkehr dienender Wasserstraßen die Länder zwecks Wahrung der insbesondere ihrer Obhut anvertrauten Bedürfnisse der Wasserstraßenwirtschaft das ihnen in Art. 97 Absatz 3 der Reichsverfassung gewährleistete maßgebende Mitwirkungsrecht behalten."

(Vergl. Allgemeinen Teil dieses Heftes Seite 84.)

Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Die große Bedeutung des deutschen Werbewesens für die mannigfachen Zweige des Verkehrs wird auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 einen beredten Ausdruck finden. Die Verkehrswerbung wird in einer allgemeinen Abteilung geschlossen ausgestellt und soll die Werbemittel der sämtlichen auf der Ausstellung vertretenen Verkehrsgruppen sowie der Fremdenverkehrsvereine und Kurorte veranschaulichen. Die Abteilung, die von der Ausstellungsleitung in engster Fühlung mit der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung durchgeführt wird, kann und soll nur die besten Waffen im Kampfe der Werbung zeigen. Ein Zulassungsausschuß wird darüber wachen, daß nur vorbildliche Leistungen dargeboten werden, bei denen über den Notwendigkeiten schlagkräftiger Eindringlichkeit die Forderungen von Geschmackskultur und Qualitätsgefühl nicht vergessen sind. Der notwendige und glückliche Gedanke, die Verkehrswerbung ausstellungsmäßig zu erfassen, wird mannigfache Unterlagen für ihre weitere Pflege und ihren bisherigen höheren Aufschwung bringen. Nähere Auskunft erhalten Interessenten bei der Geschäftsleitung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925, Theresienhöhe 4a, und der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung Berlin.

Radio und Binnenschiffahrt. Den „Düsseldorfer Nachrichten" zufolge hat die niederländische Binnenschiffahrtsbehörde kürzlich einen Radio-Ausschuß eingesetzt, um die drahtlose Telephonie auf den Schiffen einzurichten. Sie bezweckt damit, die Schiffe aus ihrer Isolierung herauszuziehen, indem man ihnen Vorträge und Konzertstücke zugänglich macht, wie auch die mitfahrenden Kinder aus der Ferne zu unterrichten. Die Arbeiten des Ausschusses sind bereits soweit gediehen, daß er mit Vertretern von Fabriken für die Herstellung der Apparate bereits in Unterhandlung getreten ist.

Der Weser-Werra-Main-Kanal. Der Gesamtvorstand des Wasserwirtschaftlichen Verbandes für Thüringen nahm in seiner Sitzung vom 25. d. Mts. nachstehende Entschließung an:

Der fortschreitende Ausbau des Mittellandkanals hat hinsichtlich der östlichen Anschlüsse eine Reihe von Fragen zur Erörterung gebracht, welche sich namentlich mit dem Ausbau der Saale und einem Anschlusse nach der Messestadt Leipzig beschäftigen. Es erscheint demzufolge notwendig, schon jetzt auf die Dringlichkeit hinzuweisen, daß das ganze mitteldeutsche Kanalsystem ebenfalls im Westen und im Süden nach Thüringen zu die erforderlichen Anschlüsse erhält, um somit eine Geschlossenheit eines wirklich brauchbaren deutschen Kanalsystems zu schaffen. Demzufolge sind die in Thüringen tätigen Kanalausschüsse und wasserwirtschaftlichen Vereinigungen bestrebt, eine diesen Gesichtspunkten Rechnung tragende Linienführung zu erörtern. Als solche kommt in erster Beziehung die Werra-Itz-Linie in Frage, welche gleichzeitig die erforderlichen Anschlüsse an die thüringischen Verkehrs- und Wirtschaftszentren Erfurt-Eisenach-Gotha-Weimar, u. U. Apolda, zuläßt.

Die heute in Weimar tagende Versammlung des Wasserwirtschaftlichen Verbandes für Thüringen, dem alle thüringischen Kanalvereinigungen angehören, hat sich besonders eingehend mit der Frage der Führung der Werra-Itz-Linie beschäftigt. Die Versammlung kommt zu der Erkenntnis, daß nur diese Linie die grundlegende Bedeutung für die gesamte thüringische Linienführung hat. Bei der großen Bedeutung des gesamten thüringischen Wirtschaftslebens und seiner Stellung zur Weltwirtschaft ist es unbedingt erforderlich, daß baldmöglichst eine geeignete Wasserstraße geschaffen wird.

Die verschiedentlich in Betracht gezogene Fulda-Kinzig-Sinn-Linie wird von der gesamten thüringischen Wirtschaft abgelehnt, da sie das thüringische Wirtschaftsleben auf das Aeußerste gefährdet. Auch sind für diese Linie keine eigenen wirtschaftlichen Interessen vorhanden, da sie Gegenden berührt, welche von weit geringerer Bedeutung sind, als diejenigen thüringischen Wirtschaftsgebiete, welche durch die Werra-Itz-Linie an das mitteldeutsche Kanalnetz angeschlossen werden.

Zum Schutze des thüringischen Wirtschaftslebens treten die heute versammelten Mitglieder des Wasserwirtschaftlichen Verbandes für Thüringen für die Werra-Itz-Linie ein und fordern ihre unbedingte Sicherstellung sowie die Einleitung von Verhandlungen, im Reichsverkehrsministerium und im Einvernehmen mit den beteiligten Ländern den Ausbau des thüringischen Kanals sobald als möglich in die Wege zu leiten.

Vom Rheinseitenkanal. — Für den freien Rhein. Der Badische Wasser- u. Energie-Wirtschafts-Verband in Mannheim hat sich in seiner letzten Vorstandssitzung mit der Frage des Ausbaues der Oberrheinstrecke Basel—Kehl beschäftigt. Er tritt danach unter Ablehnung aller anderen Projekte nachdrücklichst für die Regulierung ein. Der Rheinstrom, als die größte und bedeutendste Binnenwasserstraße Europas, die auch als der gegebene, natürliche Verkehrsweg vom Bodensee zum Meere zu betrachten ist, darf nicht durch Schleusen und Wehre verbaut oder durch einen Seitenkanal abgeleitet werden, wenn die technische Möglichkeit besteht, den natürlichen Lauf dermaßen zu regulieren, daß er den Bedürfnissen eines Großschiffahrtswegs entspricht. Diese technischen Voraussetzungen dürfen heute als gegeben bezeichnet werden und es erhebt daher auch der Badische Wasser- und Energie-Wirtschafts-Verband — ebenso im Interesse der Schiffahrt, wie vom Standpunkte des gesamten Wirtschaftslebens Südwestdeutschlands — die dringende Forderung, daß die zuständigen Stellen alles daran setzen, daß allein das Regulierungsprojekt zur Ausführung gelangt. Alle Vertretungen von Schiffahrt, Handel und Industrie, von Landwirtschaft und Handwerk werden zur Mitarbeit für die Erreichung dieses Zieles aufgefordert.

Der Stand der Mosel-Kanalisierung. Die Mosel-Kanalisierung, kurz vor dem Krieg ein mit lebhafter Organisation betriebenes Hauptbegehren der südwestlichen Eisenindustrie und zugleich der Hauptbeschwerdegegenstand gegen die Protektion der Ruhrindustrie durch das preußische Eisenbahnministerium, ist nach der „Desannexion“ Lothringens nicht etwa zur Ruhe gekommen, sondern erneut als Forderung der lothringischen Schwerindustrie aufgetaucht. Das Projekt ist zweifellos von großer Tragweite für die wirtschaftliche Zukunft des ehemaligen Deutsch-Lothringen. Der Berliner Börsen-Zeitung zufolge hat sich aus Vertretern der Industrie und der hauptsächlichen Kommunalverwaltungen ein „Consortium“ gebildet, das die Propaganda der Idee in die Hand genommen und die Vertretung der lothringischen Forderungen gegenüber der französischen Regierung übernommen hat. Die französische Regierung ist dem „Consortium“ kürzlich mit dem Vorschlag entgegengekommen, seinerseits ein Drittel der Baukosten à fonds perdu auf sich zu nehmen. Die Mitglieder des „Consortiums“ haben sich jedoch geweigert, mit der Begründung, daß der Kanal nicht nur den lothringischen Großindustriellen und Städten, sondern der gesamten französischen Volkswirtschaft durch die Orientierung Lothringens nach Altfrankreich und den französischen Kanalhäfen Nutzen bringe. Die Vertreter der Großindustrie machten insbesondere geltend, daß die Werke von Hagendingen, Rombach, Hayingen, de Wendel usw. zur Benutzung des Kanals eine Luftbahn anlegen oder von der elsaß-lothringischen Eisenbahnverwaltung die Erhöhung der die betreffenden Werke von dem zukünftigen Kanalbette trennenden Bahnlinie Diedenhofen-Metz erlangen müßten, um eine Unterführung zu gestatten. Außerdem erklärten sie, infolge der mehrjährigen Krisis nach dem Waffenstillstande zu großen Opfern außerstande zu sein; von ihrem gleichzeitigen Gewinn- und Vermögenszuwachse sprachen sie nicht. Die Städte wie Metz und Diedenhofen begründeten ihre Verweigerung eines ansehnlichen Kanalbaubetrags aus eigenen Mitteln mit der Notwendigkeit, alsdann Häfen und Anschlußwege ausführen zu müssen. So hing bis in die allerjüngste Zeit das Projekt erneut in der Schwebe. Wie jetzt bekannt wird, hat sich jedoch soeben eine Gesellschaft der Hochfinanz erboten, unter bestimmten Bedingungen das Projekt zu finanzieren. Der Vorschlag soll an die Handelskammer zu Metz gerichtet worden sein und den Gegenstand von demnächstigen Beratungen bilden. Die Schwierigkeiten sind ersichtlich bisher vorzugsweise finanzieller Natur. Augenblicklich wird in Lohringen Stimmung gemacht gegen eine etwaige Verquickung der speziell Lothringen interessierenden Teilstrecke Königsmachern-Metz mit dem aus der reichsdeutschen Zeit überlieferten, auch in den letzten Wochen wieder aufgetauchten Problem der Großkanalisierung von Metz bis Koblenz. Für die Großkanalisierung kämen 1200-t-Schiffe in Betracht, während bisher für die Teilstrecke nur 600-t-Schiffe vorgesehen sind.

Ein holländisch-belgisches Abkommen. In den Verhandlungen zwischen Belgien und Holland über die Durchsicht der Verträge von 1839, die während mehrerer Jahre wegen der Frage der Souveränität über Wielingen zu keinem Ergebnisse kommen konnten, ist jetzt Uebereinstimmung erreicht worden. Laut amtlicher Erklärung des Auswärtigen Amts bestimmt der zu schließende Vertrag in politischer Hinsicht die Feststellung des Vertrages 1839 wegen der andauernden Neutralität Belgiens und daß Antwerpen ausschließlich Handelshafen sein darf. Wielingen bleibt so wie bisher. Beide Regierungen halten

jede für sich ihre Souveränitätsrechte aufrecht unter dem Vorbehalte, den sie in früheren Traktaten gemacht haben. Sonst hat der Vertragsentwurf wirtschaftlichen Charakter. Er huldigt dem Grundsatze, daß die Schelde jederzeit den steigenden Ansprüchen der Schiffahrt genügen müsse. Jeder Staat wird die Kosten der Unterhaltung der Bogen- und Leuchtfeuer im Fahrwasser auf eigenem Gebiete zu tragen haben. Ein niederländisch-belgischer Ausschuß wird, soweit Schiffahrtsinteressen in Frage kommen, die Schelde verwalten, seine Beschlüsse sind der Genehmigung beider Regierungen unterworfen. Ferner wird Belgien Hollands Mitwirkung zugesagt für die Anlegung des Kanals Antwerpen—Ruhrort. Jetzt ist noch nötig ein Gedankenaustausch mit den Regierungen Englands und Frankreichs, die beide Partner der jetzt verfallenden Verträge von 1839 waren. Infolge eines Telegramms aus Brüssel an den Telegraaf ist sicher, daß die Pariser und die Londoner Regierung ihre Zustimmung zu der niederländisch-belgischen Vereinbarung geben werden. Der Vertrag bestimmt nach diesem Bericht aus Brüssel, daß die Schelde stromabwärts von Antwerpen andauernd auch in Kriegszeit für die Schiffe aller Völker, abgesehen von Kriegsschiffen, offen sein soll. — Bei diesem Vertrag interessiert Deutschland am meisten der Kanal Antwerpen—Ruhrort. Diesen Kanal muß laut Versailler Vertrag Deutschland auf der deutschen Strecke bauen, falls Belgien das verlangt. Bisher stand die Zustimmung Hollands noch aus, dessen Gebiet der Kanal nordwärts Aachen schneiden müßte. Es scheint nach dieser Erklärung, daß Holland und Belgien sich jetzt über diese Angelegenheit geeinigt haben.

Mittelkurse von Schiffahrtswerten.

Mitgeteilt von E. Calmann, Bankgeschäft Hamburg, gegr. 1853.

Amtlich notierte Werte:	Kurse in Gold % v.
Bugsier-Reederei & Berg.	—*
Deutsch-Austral. Dampfer Co	88.00*
Deutsche Dampfschiffges. Kosmos	85.00*
Deutsch-Ostafrika-Linie	70.00*
Flensburger Dampfer Co.	4.50
Hamburg-Am. Paketfahrt	81.00*
Hamburg-Bremer-Afrika-Linie	1.90
Hansa-Dampfschiffges.	11.75
Neue Nordd. Fluß-Schiff-Ges.	27.00
Nordd. Lloyd	83.50*
Ocean-Dampfer	4.25
Reed. von 1896	50.00*
Roland-Linie, Bremen	106.25*
Schles. Dpf.-Co., Berliner Lloyd	—
Stettiner-Da.-Co.	2.80
Verein. Elbe-Schiffahrt	3.05
Woermann-Linie	—*

Für nachstehende Freiverkehrswerte bin ich zuversichtlich:

	Käufer bei	Verkäufer bei
Bremer Schiffsbau U. W.	60.00	75.00
Bremer Schiffsbau O. W.	70.00	85.00*
Emder Reederei (umgestellt)	20.00	30.00*
Globus	0.06	0.08
Nord. Schiffslinie	0.10	0.15
Oldenburg. Port. Dampf.-Ges.	101.00	109.00*
Elbe-Dampfschiffs-Ges.	60.00	70.00*
Kieler Dampfer-Co.	88.00	95.00*
Horn, Dampfschiffs-Rhed.	80.00	90.00*

*) Umgestellte Aktien.

Bücherschau.

Die neue Steuermilderungsverordnung mit den Durchführungsbestimmungen. Für die Praxis erläutert von Dr. Pissel, Ministerialrat am Reichsfinanzministerium, und Dr. Koppe, Rechtsanwalt in Berlin, Hauptschriftleiter der „Deutschen Steuer-Zeitung". — 73 Seiten — Preis gebunden ℳ 2,20 — 1925 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Rechts- und Steuerliteratur, Berlin C 2.

Die Generalversammlung der Aktiengesellschaft auf Grund einer wirtschaftskritischen Betrachtung der gesetzlichen Vorschriften. Von Dr. Georg Möser, Diplom-Kaufmann, Frankfurt a. M., Betriebs- und finanzwirtschaftliche Forschungen, Heft 16. Preis ℳ 3,50. — 120 Seiten. — 1925 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I.

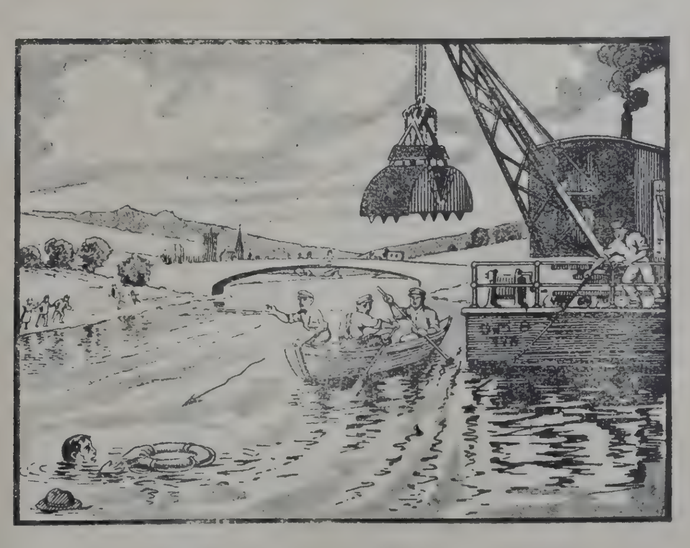
Textausgabe des Umsatzsteuergesetzes, mit allen Ausführungsbestimmungen einschl. der Luxus-Steuervorschriften nach der vom 1. Januar 1925 an bestehenden Fassung, durchgesehen von Reg.-Rat Griesbach, Reichsfinanzministerium, Berlin. Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96. Preis des Buches kartoniert ℳ 4,50.

Die Belastung von Handel und Industrie, herausgegeben von Dr. Karl Bücher, Berlin. Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96. Preis des Buches ℳ 4,50.

Firmennachrichten.

Rhein-Main-Donau A.-G., München. Die bayerische Regierung hat beim Landtage beantragt, die Summe für ihre Beteiligung an der Rhein-Main-Donau A.-G. durch Uebernahme von Aktien und Gewährung von Darlehen zu erhöhen. Die Erhöhung soll für das Jahr 1924 die Summe von 840 000 ℳ betragen, sodaß für das Jahr 1924 die Gesamtsumme von 5 240 000 ℳ beträgt. Für das Jahr 1925 sollen 4 650 000 ℳ in den außerordentlichen Etat für den gleichen Zweck eingestellt werden. Die Erhöhung ist durch die Steigerung der Materialpreise und durch das rasche Fortschreiten der Arbeiten notwendig geworden. Die Arbeiten würden, wenn das weitere Kapital nicht zur Verfügung gestellt würde, ins Stocken geraten, zumal der private Anleihemarkt zurzeit kaum mit Erfolg beansprucht werden könnte.





Aus dem im Verlag Reimar Hobbing erschienenen Werk:
Die Unfallverhütung im Bilde.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 5
15. Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, NW 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Allgemeiner Teil.

Die Wasserstraßen, ihre verkehrs- und kulturwirtschaftlichen Aufgaben und ihre Stellung im deutschen Verkehrswesen. *)

Von E. Mattern, Professor an der Technischen Hochschule Berlin, Oberregierungs- und -Baurat.

Während Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Bergbau Urproduktionen sind, die in der Hauptsache für den Verbrauch schaffen, sind die Darbietungen der Wasserwirtschaft im wesentlichen Güter für die Nutzung oder den Gebrauch, die der Arbeit einer Anzahl von Gewerben zur Grundlage dienen, wie Wasserkraftnutzung, Schiffahrt, Industrie, Färbereien und Fabrikationen aller Art. Heute sollen uns die Wasserstraßen, soweit sie dem Verkehr und der Landeskultur dienen, beschäftigen.

Die Träger des Binnenwasserstraßenverkehrs und der wasser- und landwirtschaftlichen Kultur sind die natürlichen und die kanalisierten Flüsse, zwischen denen die Kanäle Quer- oder Wasserscheidenverbindungen herstellen, wodurch das Wasserstraßennetz in seiner Gesamtheit gebildet wird.

Weitere Verkehrs- und Vermittlungsglieder in diesem Betriebe sind die Häfen als die Umschlagsplätze von Land- und Wasserverkehr, als Verkehrs- oder Schutz- (Winter-)häfen. Ferner gehören dazu Stichkanäle, Ladestellen, Anschlußgleise und Schleppbahnen nach Fabriken, Zechen und sonstigen Industrieunternehmungen als Zubringer.

Wir betrachten zunächst die verkehrsgeographischen Gesichtspunkte Europas und ihre Bedeutung für die Güterverteilung: die Einfuhr von See (Seehäfen an ihren Mündungen), den Hinterlandverkehr von dort ab auf meist natürlichen Binnewasserstraßen, seltener Eisenbahnen (Bremen) für Rohstoffe, Kolonialprodukte u. a. m. Bei der Ausfuhr spielen die Eisenbahnen als Zubringer der Häfen eine größere Rolle für die Fertigfabrikate (früher begünstigt durch die Seehäfen-Ausnahmetarife, die aufgegeben werden mußten infolge Art. 323 Abs. 2 und 345 des Versailler Diktates, jetzt durch die Eisenbahnstaffeltarife).

Die Einzelverteilung von den großen Binnenstapel- und Umschlagsplätzen über Land geschieht durch die Eisenbahnen oder Kanäle.

Es ist von Interesse, diese Verhältnise näher zu betrachten und einige allgemeine Grundgesetze des Verkehrs kennen zu lernen.

Der Verkehr folgt, wie so vieles im Wirtschaftsleben und in der Technik, den Linien des kleinsten Widerstandes, wobei die Widerstände aus den Betriebslängen, Tarifen und anderen Kosten verursachenden Einflüssen bestehen. Zeit und Kraft muß gespart werden. Ein billigeres und schnelleres Transportmittel besitzt daher gegenüber einem teurer und langsamer arbeitenden Wege ein tatsächliches Monopol, weil es den Verkehr anzieht.

Aus diesem Grundgesetz ergeben sich für ein Erzeugnis:

1. die Grenze der Transportfähigkeit,
2. das Absatzgebiet,
3. die Gestaltung der produktiven Verhältnisse eines Landes,
4. die Einflußgebiete der verschiedenen Transportwege und Verkehrsmittel. Zu unterscheiden sind die

*) Vortrag in der Gesellschaft für Bauingenieurwesen in Berlin am 30. März 1925.

Einflußgebiete der Seehäfen, der Flüsse und ihrer Binnenhäfen, der Kanäle. Daraus folgen dann ihre Verkehrsgröße und Verkehrsmengen.

Wir betrachten dies im einzelnen:

Die Grenze der Transportfähigkeit liegt dort, wo die Transportkosten gleich dem Verkaufspreise sind, wo erstere also den gemeinen Wert des Gutes erreichen. Ein Beispiel möge dies erläutern. Es sei der Preis der Kohle nach Vorkriegszeit gleich 16,00 ℳ für 1 Tonne. Ist der Förderpreis auf der Eisenbahn 2 Pf./tkm, auf der Wasserstraße = 0,5 Pf./tkm, so würde im ersteren Falle, wenn man annehmen wollte, daß die Kohle am Fundorte frei zu Tage läge, die Grenze des Transportes bei der Eisenbahn $\frac{1600}{2} = 800$ km sein, zu Schiff $= \frac{1600}{0,5} = 3200$ km sein. Hieraus erklärt sich z. B., daß die englische Kohle, die auf dem Seeweg gefördert wird, für Italien bis zu der Gotthardbahn der deutschen auf dem Landwege geförderten Kohle die Wage zu halten vermag.

Das Absatzgebiet sei der Kreis. Es seien gleiche Transportverhältnisse und -Fähigkeit nach allen Richtungen angenommen.

Bezeichnet (Abb. 1)*):

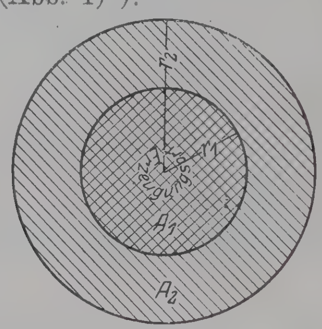


Abb. 1. Darstellung der Beziehung zwischen Absatz- und Transportfähigkeit.

A_1 die Absatzmöglichkeit eines Produktes in der Entfernung r_1,

A_2 die Absatzmöglichkeit eines Produktes in der Entfernung r_2,

wobei r_1 und r_2 zugleich die Grenze der Transportfähigkeit bedeuten, so verhalten sich die Absatzgebiete wie die Kreisflächen, also wie die Quadrate der Halbmesser:

$$A_1 : A_2 = \pi r_1^2 : \pi r_2^2 = r_1^2 : r_2^2$$

in Worten: die Absatzfähigkeit (Absatzgebiet, -markt) wächst im quadratischen Verhältnis der Transportfähigkeit. Aber nicht nur das Gebiet, sondern auch die Zahl und Menge der Güter vermehrt sich durch den billigen Transport. Das ist die güterschaffende Wirkung des Verkehrs. Die Absatzfähigkeit steht im umgekehrten Verhältnis zu den Preisen der Güter. Dieser Satz ist für die Tarifbildung wichtig.

Die Gestaltung der produktiven Verhältnisse durch die Transporte in land- und forstwirtschaftlichen Gewerben mögen wir uns klar machen nach den Untersuchungen von Thünen über den „isolierten Staat". (Abb. 2.)

Die Stadt sei der Verbrauchsmittelpunkt, wobei nur Achsverfrachtung vorhanden sei. Die Güter haben verschiedene Transportfähigkeit nach ihrem Werte. Es gruppieren sich theoretisch konzentrische Kreise, wie die Abbildung zeigt. Wenn zwar durch die Vervollkommnung der Transportmittel die Sachlage sich heute verschoben hat, so hat das Bild doch grundsätzliche Bedeutung.

Wir erkennen also die Abhängigkeit der Produktion und der Ansiedlung der Industrien vom Transport. Was im einzelnen vom isolierten Staat gilt, das besteht in mehr oder minder verschlungenen Beziehungen auch für ganze Länder. In oder nahe dem Zentrum häufen sich die Gewerbe an, weiter ab aber die extensiver arbeitenden Provinzen. Und sind nicht Europa und Amerika zwei Weltzentren für die Völker der Erde? In diesen Zentren werden die Rohstoffe gefunden oder dorthin gebracht, und von hier strahlen die Fertigfabrikate aus zum Austausch gegen die land-, kolonialen und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse der Außenseiten.

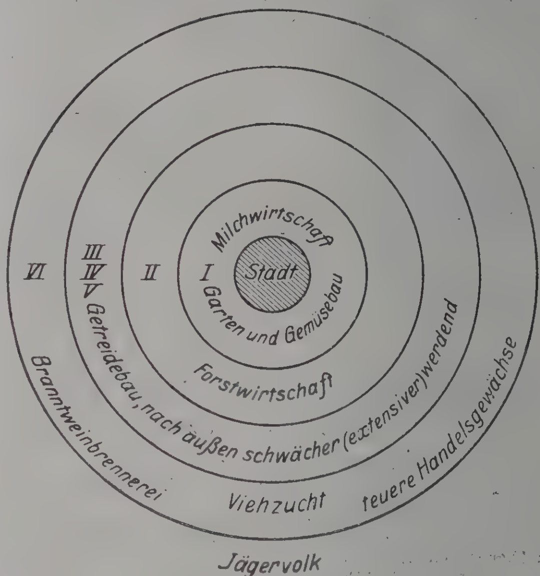


Abb. 2. Gruppierung der landwirtschaftlichen Betriebe um eine isolierte Stadt.

In entsprechender Ableitung ergeben sich die Einflußgebiete der Verkehrswege.

Wenn ein Gut zwischen zwei Punkten C und A (Abbildung 3) befördert werden soll, so geht der Transport nicht den geraden Weg von C nach A, wenn dieser teurer ist, sondern wendet sich von C aus dem billigeren Wege C bis B zu und benutzt dann die Verbindungsstrecke von B nach A. Diese letztere wird die kürzeste Verbindung, also ist AB ⊥ BC. Die schraffierte Fläche ist als Dreieck das natürliche Einflußgebiet der Wasserstraße CB. Diese hat innerhalb der Dreiecksfläche ein tatsächliches Monopol. In Wirklichkeit gestaltet sich infolge vieler Einwirkungen dieses Verhältnis nicht so einfach und gradlinig. Die Einflußfläche des Verkehrs ist ein meist durch geschwungene Linien begrenztes Gebiet, wie z. B. die Einflußfläche für den Kohlenverkehr der Mittellinie des Mittellandkanals und andere Beispiele zeigen. Derartige Verkehrsermittlungen sind auch für einzelne Arten der Güter (Kohlen, Erze, Salze usw.) eine unerläßliche Grundlage aller Ertragsberechnungen und man muß in technischer Hinsicht die Leistungsfähigkeit der zu erbauenden Wasserstraße für den Verkehr nach der Größe und Produktivität des Einflußbezirks prüfen.

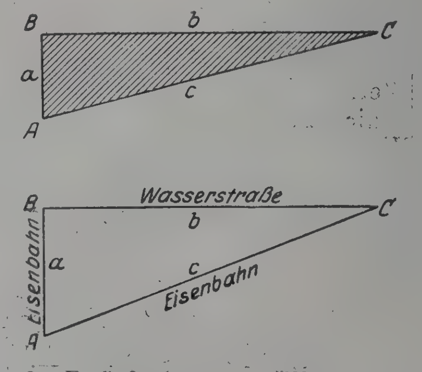


Abb. 3. Einflußgebiet einer Wasserstraße.

Wir erkennen also, daß die Güterbewegung eine Grenze hat, und daß diese Grenze um so weiter hinausgeschoben wird, je geringer die Transportkosten sind, aber auch, daß

*) Abb. 1—6 sind aus dem binnen kurzem erscheinenden Buche des Verfassers: Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre entnommen. Berlin, Julius Springer.

hochwertige Güter weiter förderbar sind als geringwertige und wir ersehen ferner für die Beurteilung der Absatzgebiete, wie die Absatzmöglichkeit im Quadrat der Transportfähigkeit wächst, wie also billige Transportwege neue Gebiete und Güter in gewaltiger Größe zu erschließen vermögen. Das ist ein starker Ansporn, die Transportkosten in jeder Weise zu vermindern, weil wir dadurch den Umsatz und Ausgleich der Produktion fördern und der Wirtschaft des einzelnen Landes wie der Weltwirtschaft dienen.

Die natürlichen verkehrsgeographischen Verhältnisse können durch künstliche Maßnahmen beeinflußt werden, z. B. durch Tarife, die förmlich die Kraft haben können, natürliche Grundgesetze des Verkehrs, zum mindesten vorübergehend umzustoßen oder zu mindern, z. B. im Verhältnis der Wasserstraßen und Eisenbahnen. Weiter sind zu nennen: Politische Grenzen, die Internationalisierung der Flüsse, die natürlichen Rechte der angrenzenden, angestammten Bevölkerung aufheben und entfernten Völkern künstlich geschaffene Rechte geben, wie das z. B. bei den deutschen Flüssen durch das Versailler Diktat geschehen ist. Technisch kann eine Erweiterung des Einflußgebietes durch verbindende Kanäle geschaffen werden.

Sehen wir uns hiernach die verkehrsgeographische Lage der einzelnen deutschen Stromsysteme, ihre Verkehrsgebiete und ihre besonderen Aufgaben an.

Zunächst die Verteilung der Wasserstraßen über Mitteleuropa (Abb. 4). Diese Verhältnisse sind durch die unabänderliche Gestalt der Erdoberfläche gegeben. Nach ihnen haben sich die Flußsysteme gebildet und die Bevölkerung angesiedelt, die Kultur und der Verkehr entwickelt. Diese geographischen Dinge bestimmen also in großem Maße die Wirtschaft und legen ihre kulturellen und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen fest.



Abb. 4. Mitteleuropäische Wasserstraßen.

Die deutschen Ströme fließen im ganzen alle nach Norden. Die große Wasserscheide bilden die Alpen, die sich in breiter Ausdehnung vor der Rhone nach Osten bis zum Balkan hinziehen. Sie haben gegen Norden hin eine Fläche vor sich, genügend groß, um ansehnliche Gebiete zu bilden, die die Niederschläge aufsaugen und Sammler sind, die nach Breite und Tiefe gut gefüllt und nach Länge genügend ausgedehnt sind, um maßgebende Verkehrswege abzugeben. Nur die Donau, die mit ihrem letzten Zipfel Deutschland angehört, fließt in west-östlicher Richtung.

Für die südlichen, von dem Alpenmassiv zum Mittelmeer steil abfließenden Flüsse bleiben keine großen Gebiete übrig. Sie sind bedeutender für die Wasserkraftnutzung als für den Verkehr. Westlich der deutschen Ströme schließt sich das ganz Süd-Frankreich beherrschende Rhonesystem an. Spanien ist für sich abgeschlossen, während Rußland mit Asien einen ähnlichen Abfall in Sibirien nach Norden zeigt, zum Süden fließen die Wolga und der Dnjepr, die das europäische Rußland beherrschen.

Daraus ergeben sich die großen Linien des natürlichen Wasserverkehrs in Europa, deren Bedeutung durch künstliche Zwischenschaltungen von Kanälen wesentlich gehoben werden kann.

Der Ausbau der Ströme für die Schiffahrt ist Sache einer planmäßigen Regelung als staatswirtschaftliche Notwendigkeit. Die Anlage von Häfen hängt mehr von örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen ab. Die Verteilung der Häfen würde eine genaue Untersuchung ihres Einflußgebietes voraussetzen. Doch sprechen dabei auch andere Umstände mit. Der Unternehmungsgeist einzelner Städte, der Wunsch nach aufwärts, oft die Tatkraft einzelner Persönlichkeiten, der Wettbewerb mit anderen Städten am gleichen Flusse. Eine übermäßige Zahl kann durch Verzettelung wirtschaftlich unzweckmäßig sein. Es gibt Länder, die im wesentlichen aus einem Seehafen versorgt werden.

Der Ausbau der Häfen und der Nebenflüsse sowie aller dieser Helfer der Hauptwasserstraßen sollte mit eine der vornehmsten Aufgaben der Verkehrspolitik sein. Dies wird heute meist noch nicht in ausreichendem Maße beachtet, woran mit schuld sein dürfte, daß hier eine Trennung verkehrswirtschaftlich zusammengehöriger Anlagen vorhanden ist, deren Bewirtschaftung in einer Hand für das Gedeihen des Verkehrs von großer Bedeutung sein würde. Wir wissen, daß die Wasserstraßen — vorhandene und neue — nach der neuen Reichsverfassung vom 11. Aug.

1919 dem Reiche oder den Ländern zugehören, die Häfen aber überwiegend der Verwaltung der Städte zugeteilt oder private und Industrieunternehmungen sind. Nur einige, wenige Häfen sind staatliche bei den Ländern. In anderen kommunalen Häfen üben das Reich oder die Länder die polizeiliche Verkehrs- und Betriebsaufsicht aus. Das ist eine Zerrissenheit schwerster Art. Die verkehrswirtschaftliche Unzweckmäßigkeit dieses Zustandes, des Nebeneinanderarbeitens vieler Betriebe, wird uns besonders anschaulich, wenn man bedenkt, daß etwa im Eisenbahnbetriebe die Bahnhöfe in einer anderen Verwaltung stehen sollten als die Strecken. Bei den Wasserstraßen ist dieser Zwiespalt eben nur möglich, weil Straße und Transportmittel von verschiedenen Stellen bewirtschaftet werden.

Rhein: Der Verkehr geht von der Mündung bis zur Scheide zwischen Nordsee und Mittelmeer. Zwei Dutzend Häfen bewältigen den Verkehr. Sein Rückgrat bildet, wie allgemein, das Massengut, vornehmlich die Kohle. Die Kohle geht berg- und talwärts, vom Ruhrrevier und von England bis hinauf zur Schweiz und Italien, abwärts nach Holland und Frankreich. Fernere Güter sind: Erze, Getreide, Holz und die Fertigprodukte des Ruhrreviers, Holzverkehr mit dem Osten über See.

Die Vergrößerung des Einflußgebietes durch den Ausbau des Donau-Main-Kanals und die Neckarkanalisierung ist im Gange, die Ruhr-, Mosel- und Saarkanalisierung geplant. Der Ausbau der Strecke Straßburg/Basel und die Kanalisierung des Oberrheins Basel/Bodensee sind kommende Dinge.

Das Einflußgebiet der Weser ist eingezwängt zwischen Rhein und Elbe. Das Hauptinteresse besteht hier darin, durch den Weser-Main-Donaukanal den süddeutschen Verkehr über den deutschen Nordseehafen Bremen zu leiten.

Das Hinterland der Elbe reicht bis nach Böhmen und Thüringen, ja durch die verbindenden Märkischen Wasserstraßen bis zur oberen Oder und Weichsel. Das Einflußgebiet der Elbe ist nach Westen bis Hannover durch den Ausbau des Mittellandkanals in Vergrößerung begriffen. Den Hauptanziehungspunkt des Elbverkehrs bildet der überragende Seehafen Hamburg für Ausgang und Eingang.

Die Oder. Oberschlesien ist das Hauptspeisungsgebiet des Oderverkehrs, der hauptsächlich in Kohle, Eisen und Zink besteht. Auch Polens Verkehr neigt zur Oder hin; im übrigen ist durch die nahe Heranrückung der polnischen Grenze das Verkehrsgebiet im Osten stark geschmälert. Der Haupthafen ist Kosel für Oberschlesien und Maltsch für die niederschlesische Kohle.

Zwischen der Elbe und Oder eingespannt sind die Märkischen Wasserstraßen, die infolge ihrer Kreuzform der Hauptadern einen wechselweisen Verkehr zwischen Hamburg, Weichsel und Oberschlesien, Stettin und obere Elbe im Schnittpunkt Berlin ermöglichen, sodaß hier ein großes Einflußgebiet zusammengefaßt wird.

Der Verkehr der Weichsel ist unbedeutend (Floßverkehr) wegen des Fehlens des Massenausgleiches, und die Hauptlebensader im Handel und Gewerbefleiß des Ostens ist die Memel mit der Holzeinfuhr aus Rußland.

Hier im Osten bilden Memel und Danzig die Wettbewerber für den einzigen deutschen Seehafen Königsberg. Dieser Hafen mit seiner Seewasserstraße Pillau—Königsberg hat dadurch für uns erhöhte Bedeutung gewonnen. Der früher bedeutende Holz- und Getreidehandel des Ostens ist durch die fortgesetzten Händel zwischen Polen und Littauen nach dem Kriege bisher sehr gestört worden.

Wie diese Betrachtungen uns die verkehrspolitische Bedeutung der natürlichen Ströme gezeigt haben, so können wir auch entsprechende Hauptgesichtspunkte und Grundsätze für Größe und Richtung neu zu erbauender künstlicher Wasserstraßen erkennen.

Wir haben

1. Querverbindungen der großen Flüsse, die in der Ebene oder mit wenig Höhenunterschied die Gewässer verbinden und damit neben dem Verkehr auch der Wasserumleitung zu dienen vermögen. Wir haben aus früheren Zeiten kürzere Kanäle dieser Art. Beispiele? Küstenkanäle bieten einige. Von neueren Ausführungen sind hier zu nennen der Mittellandkanal und der Ahle—Plauer-Kanal.
2. Scheitelverbindungen über die trennenden Gebirgshöhen. Von Wasserscheidenkanälen sind zu nennen: der in der Ausführung begriffene Donau—Main-Kanal, die Neckar—Donau-Kanalisierung, der geplante Oder- und Elbe—Donau-Kanal; die Pläne zur Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer, des Mittelmeers mit der Nordsee über Rhone und Rhein, der Trollhättan-Kanal und verschiedene Kanäle in Nordamerika.
3. Seehäfen — Hinterlandkanäle z. B. der Elbetravekanal, Dortmund—Ems-Kanal, der Hohenzollernkanal (Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin). Von Plänen ist hervorzuheben: der Rhein—Nordsee-Kanal vom Ruhrgebiet nach Emden, der Hansa-Kanal, der Maas—Schelde—Rhein-Kanal usw.
4. Eigentliche Produktivkanäle: sie führen von den Fundstätten der Rohstoffe und den Stätten der Erzeugung nach den Zentren des Verbrauchs; hierher gehört der Mittelland-Kanal.

Unsere Hauptproduktionstätten sind: Rheinland, Westfalen, Oberschlesien, Mitteldeutschland, Thüringen und Saalegebiet, Berlin, in gewerblicher Hinsicht; der Osten in landwirtschaftlicher Hinsicht.

Hauptbedarfsstätten sind: Süddeutschland, Berlin und die Industriegebiete. Die Wasserwege dienen somit dem industriellen und landwirtschaftlichen Ausgleich.

Der schon vorhandene Eisenbahnverkehr gibt im allgemeinen die Richtungslinien des großen Verkehrs für die Planung derartiger künstlicher Wasserwege zwischen Produktions- und Verbrauchsstätten an, denn er war früher da, schuf zum Teil solche Massenbewegungen, und als Ersatz und zur Entlastung baut man heute vielfach neue Kanäle oder baut vorhandene Flüsse und Kanäle für größere Leistungen aus. Wenn man sich das immer vergegenwärtigte, so würden manche verfehlten Kanalpläne nicht aufgestellt werden.

Ich erinnere, als solchem Zwecke dienend, an den Plan der Mosel- und Saar-Kanalisierung für die Zwecke der Schiffahrt und des Kraftgewinns, deren Ausbau für den Austausch der französischen Erze mit dem Koks des Ruhrgebietes, aber auch für die deutsche Energiewirtschaft sehr notwendig ist in dieser Südwestecke des Reiches, nachdem uns die Saarkohlengruben geraubt sind.

Daneben ist für die Planung und spätere Verwaltung vornehmlich auch die Statistik des Verkehrs und der Frachtersparnis als Hilfswissenschaft unumgänglich nötig,

1. um das Verhältnis des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs kennen zu lernen, und
2. für die allgemeine Beurteilung des auf neuen Wasserstraßen zu erwartenden Verkehrs, wenn zwar die besondere Feststellung genauen Verkehrsermittlungen vorbehalten bleiben muß.

Auch Reedereien, Spediteure und Schiffer haben an den Ergebnissen solcher Statistik weitgehendes Interesse. Das gleiche gilt im übrigen auch für Häfen.

Einige Worte über die Bedeutung der Wasserstraßen für die Landeskultur, den Gesamtverkehr und die Volkswirtschaft Deutschlands.

In der Landeskultur kommt vornehmlich die Landwirtschaft in Betracht, der die Flüsse als Vorfluter oder für die Bewässerung fruchtbringend wirken. Den Städten

dienen sie als Spender der Wasserversorgung und auch als Vorfluter für Abwässerbeseitigung. Aber auch Nachteile sind damit verbunden aus den Hochwassergefahren, die einerseits schadenbringend und zerstörend, andererseits wohltuend durch die düngenden Hochfluten wirken können. Wir wissen, daß man durch Talsperren und Wasserausgleich nach beiden Richtungen hin zu helfen vermag. Die Anlieger müssen neben vielen Vorteilen also auch Nachteile hinnehmen, was leicht vergessen wird.

Ueber die Größe des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen will ich kurz bemerken:

Es betrug der gesamte Warenverkehr auf den etwa 10 000 km langen deutschen Wasserstraßen im Jahre 1910, also kurz vor dem Kriege, rund 68,5 Millionen Tonnen angekommene und 61 Millionen Tonnen abgegangene Güter. Der Unterschied erklärt sich aus dem Grenzverkehr. Im ganzen wurden 19 Milliarden t/km geleistet, der kilometrische Verkehr, d. h. die Verkehrsdichte betrug danach 1,9 Millionen Tonnen. Die Transportlänge war im Durchschnitt 293 km. Der durchschnittliche Umlauf, d. h. die Frachtleistung für 1 km war im Jahre 1910 doppelt so groß wie auf der Eisenbahn. Der Verkehr ist nach dem Kriege erheblich zurückgegangen, 1921 auf etwa ⅔. In den nächsten Jahren bis heute sind Schwankungen, aber keine nennenswerten Verbesserungen zu verzeichnen. Während 1913 der Wasserverkehr ¼ bis ⅕ des gesamten deutschen Verkehrs betrug und die Eisenbahn etwa ⅘ bewältigte, ist der Anteil nach dem Kriege z. T. bis auf ein Neuntel zurückgegangen.*) Ich komme auf die Ursachen des Verkehrsrückganges, die neben volkswirtschaftlichen Verschiebungen und Verlust an Wasserstraßen durch den Krieg auch in betriebstechnischen Gründen zu suchen sind, späterhin noch zurück. Solche Verhältnisse vermögen aber nicht das Vertrauen auf eine Wendung zum Besseren zu erschüttern und auf eine größere Zukunft, die kommen wird.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen liegt außer auf dem Gebiet des Verkehrs und der Landeskultur vornehmlich in der Vielseitigkeit der heutigen Wasserstraßenwirtschaft, in ihrem Ausbau und Ausnutzung für mehrere Wirtschaftszwecke, in erster Linie der gemeinsamen Wasser- und Kraftstraßen. Wir denken ferner an die Dezentralisierung der Industrie, wofür ein lebhaftes Bild die Mark Brandenburg (Abb. 5) bietet und besonders die Entwicklung an der Havel von Berlin bis Oranienburg und an der Oberspree bis Köpenick und am Teltowkanal, wohin in den letzten Jahrzehnten die großen Berliner Industriewerke aus dem Zentrum der Stadt abgewandert und wo zugleich mit ihnen umfangreiche Siedlungen von Wohnstätten entstanden sind (Abb. 6, S. 116). Ein ebenso ausgeprägtes Bild bietet der Nieder- und Oberrhein, der sich gleich einer ununterbrochenen mit Industriewerken besetzten Hafenstraße hinzieht, ferner der Rhein—Herne-Kanal.



Abb. 5. Uebersicht der Industrieansiedlungen an den märkischen Wasserstraßen.

Wir wollen uns nun der Politik der Einträglichkeit der Wasserstraßen zuwenden.

Ich möchte zunächst einige allgemeine Angaben über ihre Rentabilität machen. Es sind die unmittelbaren Einnahmen nicht günstig für den Staat. Vorteilhafter schon für die Schiffahrt als solche. Sie bieten im ganzen keine Deckung des Herstellungskapitals, kaum bringen sie die Unterhaltungs- und Betriebskosten ein. Man muß daneben vornehmlich ihre Erträge beachten, die in der Hebung des Wohlstandes der Bevölkerung und der Steuerkraft des Landes beruhen. Das Ergebnis war z. B. 1905, also in einer Zeit regen geschäftlichen Lebens: für die Märkischen Wasserstraßen eine Verzinsung des Kapitals von 2,29 v. H., für die Berliner Wasserstraßen 2,61 v. H. Die Häfen stellten sich etwas günstiger und brachten zum Teil eine landesübliche Verzinsung oder darüber hinaus gar Reinüberschuß.

Im Jahre 1913, also vor dem Kriege, fehlten zur Deckung der Selbstkosten einschl. Kapitalzinsen für die 24 preußischen Ströme 20,8 Millionen Mark. An den künstlichen Wasserstraßen Preußens war für diese Zeit mit Bezug auf die eigentlichen Baukosten eine Verzinsung von 0,02 v. H. vorhanden. Und nach dem Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1924 war für die Abtei-

*) Siehe Statistik des Deutschen Reiches, Band 306, I.

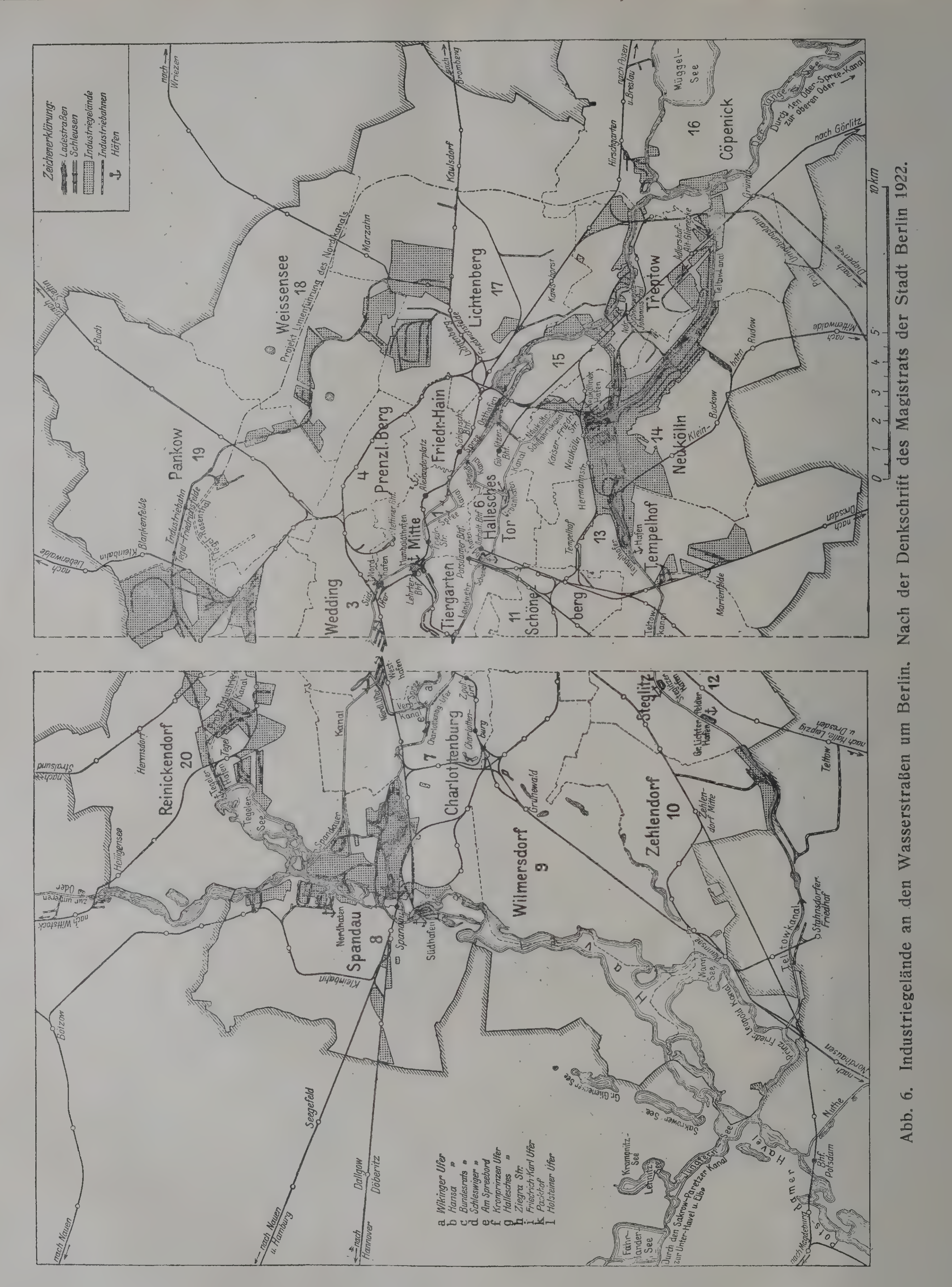


Abb. 6. Industriegelände an den Wasserstraßen um Berlin. Nach der Denkschrift des Magistrats der Stadt Berlin 1922.

lung der Wasserstraßen ein Zuschuß von 126,2 Millionen Goldmark notwendig, worin allerdings die laufenden Neubauten mit einbegriffen sind.

Allein in den besprochenen staatswirtschaftlichen Erträgen der Wasserstraßen ist ein Ausgleich für diese schlechte Finanzlage zu erblicken. Denn der Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln verbietet es, die Abgaben höher hinaufzusetzen, um die Einnahmen zu heben.

Wir wollen die Dinge nüchtern betrachten und da muß man sagen:

Es ist ein irreführendes Bild von Ertragsanschauungen, wenn man heute nach Fortfall des Zinsen- und Tilgungsdienstes infolge der Entwertung der Reichs- und Staatsanleihen scheinbar eine bessere Rentabilität herausrechnet, angesichts der, wie wir hörten, nach dem Kriege so stark verminderten Verkehrsmengen. Denn damit fallen die sehr wesentlichen Beträge für die Zinsen und die Tilgung der aufgenommenen Anleihen aus und es bleiben durch die Einnahmen nur noch die ständigen Unterhaltungs- und Betriebskosten zu decken. Mit der Aufwertung

der Staatsanleihen und mit den Neubauten fallen diese Vorteile naturgemäß fort. Aber es wäre eine falsche Staats- und Volkswirtschaftspolitik, wollte man deswegen den Wasserstraßen weniger Pflege zuwenden.

Suchen wir nach den Gründen.

Hinderlich für den Ertrag im Gegensatz zur Eisenbahn ist der dauernde Wechsel der Größe der Schiffsgefäße, wie überhaupt der Grundlagen des Schiffahrtsverkehrs. Der Ausbau der Wasserstraßen vollzieht sich in steigender Linie und führt zu immer größeren Verkehrsverhältnissen, d. h. immer geräumigeren und kostspieligeren Kanalquerschnitten und Fahrrinnen in den Strömen. Denken wir wenige Jahrzehnte zurück an das Finow-, Saale-, Rostocker u. a. Maße von etwa 2- bis 300 t Tragfähigkeit und wenig mehr. Dann kam das sogen. Odermaß mit 400 t. Das 600-t-Schiff sollte um die Jahrhundertwende ein Normalmaß sein, wurde in der Gegenwart aber bald überholt von dem 1000—1500-t-Schiff. Eine Grenze ist noch nicht abzusehen. Aehnlich liegt es an den Strömen; auf dem Rhein verkehrten vor 20 Jahren 2000 t-Schiffe. Heute ist die Ladefähigkeit von 3600 t überschritten. Entsprechend ist die Entwicklung an den anderen Flüssen. Dazu kommen noch die verschiedenen Maße und Formen auf Flüssen und Kanälen. Dem gegenüber fährt die Eisenbahn unverändert auf ihrem einmal festgesetzten Spurmaß und die Ladegefäße schwanken nur innerhalb nicht allzuweiter Grenzen. Das drängt darauf hin: Man sollte für die Schiffahrt Normalmaße mehr und mehr einführen, die vor allem nicht überschritten werden dürften. Neben der Normung der Schiffe ist eine tunlichste Vereinheitlichung der Motore und Vereinfachung des Baues durch Serienbau stärker anzustreben. Die Unterscheidung nach Haupt- und Nebenwasserstraßen wird das Ziel sein müssen.

Es bekundet sich damit eine starke Abhängigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen von dem ständig ins Große gehenden Begehren der Schiffahrt. Noch nicht getilgte Anlagen werden aufgegeben und immer neue beträchtliche Kapitalien festgelegt. Ein Beispiel bieten hierfür u. a. die Märkischen Wasserstraßen, wo der Oder—Spree-Kanal, der Ihle—Plauer-Kanal, der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin mit immer wachsenden Abmessungen neuerdings für das 1000 t-Maß hergerichtet werden. Man kann und wird den Fortschritt nicht hemmen wollen, aber man muß sich darüber klar sein, daß der Zinsendienst mächtig anschwillt, ohne daß doch der Verkehr selbst auch in normalen Zeiten ein entsprechend größerer wird: denn dieser hängt nicht so sehr von den Ausmaßen einer Wasserstraße als von der Wirtschaftslage des Landes ab. Es sollte eine stetige, nicht überstürzte Entwicklung Platz greifen.

Ein wesentlicher Punkt der Einträglichkeit sind ferner die Abgaben, die einen Hauptanteil der Einkünfte bilden.

Auf die geschichtliche Entwicklung und den langjährigen Streit über diese Frage will ich nur kurz eingehen.*) Die alte Reichsverfassung legte in Art. 54 die Abgabenfreiheit für die natürlichen Wasserstraßen im allgemeinen fest. Für die künstlichen Wasserstraßen war der Grundsatz der Kostendeckung bei Neubauten ausgesprochen. Mit der Wasserstraßenvorlage des Jahres 1904 entstand aber die Erörterung über eine einträglichere Gestaltung, und das Ergebnis war das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911, das den Grundsatz der Abgabenerhebung in den Grenzen der Kostendeckung, auch für die natürlichen Wasserstraßen für Neubauten annahm, während die Bestreitung der Unterhaltung den laufenden Staatsausgaben zufiel. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind im wesentlichen auch in die neue Reichsverfassung vom 11. August 1919 Art. 99 übergegangen und auch das Versailler Diktat hat sich nach Art. 333 ihnen angeschlossen.

*) Weiteres s. Mattern, Die Wasserstraßen, Häfen und Landeskulturarbeiten in Wirtschaft und Verkehr, Leipzig 1922, S. 303.

Vergegenwärtigen wir uns die Belastung der Schiffahrt durch die Abgaben. Hierüber bestehen meist falsche Vorstellungen. Die Sätze dafür betrugen vor dem Kriege für Massengut etwa 35—40 v. H. der Gesamteigenkosten. Nach dem Kriege jedoch nur etwa 10 v. H. Die Beschwerden über zu hohe Abgaben in der Gegenwart entbehren also der Begründung, denn ihr Anteil ist verschwindend gegenüber den Preisen der Waren. Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß doch die wenigsten Orte an der Wasserstraße selbst liegen. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die immerhin einen wesentlichen Teil der Frachten bilden, müssen oft mit Achse an die Umschlagsstellen herangefahren werden und ebenso sind in großen Städten die Wege zum Strom, Kanal oder Hafen meist weit. Das Gut muß zu Lande ab- und zugefahren werden; das verursacht erhebliche Kosten. Wer also von der Wasserstraße entfernt wohnt, aber ein Anschlußgleis an die Bahn hat, wird meist wegen Vereinfachung der Verladung und damit verbundener Ersparnisse den Eisenbahnweg vorziehen; dazu kommen in den letzten Jahren zu Ungunsten der Wasserstraßen noch die hohen Anschlußfrachten der Eisenbahn. Wie wenig spielen dabei die Abgabenbeträge eine Rolle. Durch ihre Herabsetzung würden auch im allgemeinen noch keineswegs die Frachtsätze selbst gemindert oder die Gütermengen vermehrt werden. Diese stehen immer im Verhältnis zu den konkurrierenden Eisenbahnfrachten, auch zur gesamten Wirtschaftslage, und bleiben um einiges, etwa 10—15 v. H. zurück aus mancherlei hier nicht näher zu erörternden Gründen.

Bei solcher Sachlage möchte ich auf einige weitere Vorfragen kurz eingehen, die zu der Einträglichkeit der Wasserstraßen in engster Beziehung stehen, um dann die Möglichkeit der Verbesserung ihrer Finanzlage zu prüfen.

Es sind zunächst die Forderungen des Verkehrs und des Betriebes zu erörtern.

Vom kaufmännischen Standpunkt kommt die Schnelligkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehrs in Betracht. Der Handel braucht einen schnellen Umsatz der Güter. Dann ist ein geringstes umlaufendes Betriebskapitals aufzuwenden. Er beansprucht daher große Fahrtgeschwindigkeit, schnelle Abfertigung, wenn überhaupt, so doch möglichst wenig Schleusungen, vornehmlich immer stärkere Schlepper, immer längere Schleppzüge, immer größere und tiefergehende Schiffsgefäße. Die Grenze ist aber gegeben durch die Gefahr der Havarien, die die Versicherungsprämien steigert. Dann aber auch durch die Notwendigkeit kurzfristiger Beladung, d. h. schnell Fracht zu finden. Diese ist für große Kähne nicht immer gegeben. Es sind in dieser Hinsicht kleinere Schiffsgefäße vorteilhafter, für die der Kaufmann die Waren schneller zusammenbringen kann, um den Frachtraum zu füllen. Für den Schiffahrttreibenden ist es andererseits wesentlich, daß große Massen, wenn auch mit geringerer Geschwindigkeit, ans Ziel gebracht werden. Der Schiffer strebt also nach einer großen Zahl von Anhängern bei immerhin angemessener Fahrtgeschwindigkeit. Auf dem Finowkanal der Märkischen Wasserstraßen ist im Durchschnitt die Stundengeschwindigkeit zu 3,7 km in dem wirklichen Schiffahrtsbetriebe festgestellt worden. Ich bemerke dazu, daß auf diesen Kanälen die Geschwindigkeit für beladene Schleppzüge mindestens 3 km und höchstens 4 km in der Stunde, für leere bis 6 km betragen darf. Für die Einzelfahrer sind in den Kanälen 6—9, in den Seen 12 km gesattet.

Diese nach der Wasserpolizeiverordnung zulässigen Geschwindigkeiten werden auch heute meist nicht erreicht.

Die Offenhaltung der Wasserstraßen im Winter durch Eisbrecher ist für die Schiffahrt von Bedeutung. Es kann dadurch eine spätere Einstellung des Betriebes im Herbst und ein früherer Beginn im Frühjahr erreicht werden. Eine volle Offenhaltung über Winter ist naturgemäß in unserem Klima nicht möglich. Die Offenhaltung bei nicht zu starkem Eise bis etwa 20 cm Dicke kann durch gewöhnliche, am Bug verstärkte Dampfer erreicht werden. *)

Weiterhin spricht die Betriebstechnik mit, insofern, als es um die Erhaltung der Kanäle geht. Damit komme ich zu den Beschädigungen, die an den Kanalbetten durch die von den Schleppern erzeugten Strömungen hervorgerufen werden. Die Angriffe der Schiffsschrauben auf die Sohle sind eine Funktion der Schraubendrehungen, die Angriffe der Bugwellen auf die Böschungen eine Folge der Fahrtgeschwindigkeit. Das wird immer noch verwechselt. Wird das zulässige Maß der Schraubenwirbelung überschritten, so treten Zerstörungen der Kanalsohle auf, die besonders in abgedichteten Kanälen gefährlich werden können. Durch die Dampferwellen kann bei zu schneller Fahrt leicht eine Ueberspülung über die Oberkante der Tonabdichtung herbeigeführt werden. Es folgen dann meist Verwässerungen der angrenzenden Ländereien. die durch kostspielige Entwässerungsanlagen oder geldliche Entschädigungen abgeglichen werden müssen. Am Oder—Spree-Kanal war auf diese Weise die beim Bau eingebrachte abdichtende Tondecke fast ganz zerstört.

Ueber diese Fragen haben wir s. Zt. beim Bau des Hohenzollern-Kanals eingehende Versuche gemacht. Es handelte sich dabei um die Festlegung der Maschinenstärke der Schleppdampfer.

Genaue Messungen lieferten Ergebnisse dieser Schraubenversuche, aus denen die Einwirkung der drehenden Schraube und der dadurch erzeugten Strömung auf die Kanalsohle nach kurzer Arbeit ersichtlich war.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt liefern ein scharf einschneidendes Bild die entstehenden Kohlenkosten. Wir erkennen den Einfluß der Fahrtgeschwindigkeit auf die Schleppkosten und Schiffsfracht. Nach den erwähnten Versuchen betrugen für einen vollbeladenen 600-t-Kahn bei v = 5 km/Std. die Kohlenkosten für 1 t/km Nutzlast 0,05 Pf., bei 8 km/Std. 0,13 Pf. t/km im vollbeladenen Kahn bei einem derzeitigen Kohlenpreise von 18,— ℳ/t. Entsprechend dem steilen Verlauf der Kurven kann man bei 11 km/Std. Geschwindigkeit die Kohlenkosten zu 0,3 Pf./t/km annehmen. Es ist also gegenüber dem Kohlenverbrauch bei 5 km/Std. schon bei 11 km/Std. Geschwindigkeit (Eigen- und Reibungsgeschwindigkeit des fließenden Wassers) einer etwa 6fachen Steigerung vorhanden. Der Kohlenanteil ist ungefähr ⅔ der eigentlichen Fortbewegungskosten. Wir entnehmen hieraus den überwiegenden Einfluß der Fahrtgeschwindigkeit auf die Schleppkosten, und das ist der Grund, weshalb die Schiffahrt ihrerseits diese hohen Geschwindigkeiten scheut. Aber auch der Handel hat sowohl durch das Gebot der Betriebstechnik sowie der Kostenersparnis keine Vorteile von einer zu großen Fahrtgeschwindigkeit. Schiffahrt und Kaufmannschaft würden durch Betriebsstörungen und Unterbrechungen infolge Kanalausbesserungen selbst den meisten Schaden haben.

Bei einer bestimmten Ladung der Schleppzüge nehmen die Kohlenkosten für 1 t/km ihren geringsten Wert an und zwar nicht bei voller Ladung, sondern bei einem Zwischenwert. Diese kann man als die „wirtschaftlich günstigste Ladung“ bezeichnen.**)

*) Näheres Fördertechnik und Frachtverkehr 1920, S. 155.

**) Mattern-Buchholz, Schlepp- und Schraubenversuche im Oder-Spree-Kanal und im Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin. Leipzig 1912, S. 35.

Es betragen z. B. bei einem Schleppzuge von 2 Kähnen und 4 km Stundengeschwindigkeit die Kohlenkosten für 1 t/km bei voller Ladung (1200 t Nutzlast) 0,026 Pf., wohingegen er leer 0,027 erfordert. Die geringsten Kosten entstehen bei rd. 1050 t Bruttolast bezw. 650 t Nutzlast. Man kann also diese Ladung mit Rücksicht auf den Kohlenverbrauch als die wirtschaftlich günstigste bezeichnen. Sie wechselt bei gleicher Last mit der Fahrtgeschwindigkeit im umgekehrten Verhältnis.

Noch einige Worte darüber, wie Schiffsform und Material der Kähne in der Schiffahrt zu berücksichtigen sind, denn diele Umstände wirken auch auf den Schiffswiderstand, also auf die Schleppkosten. Durch Versuche ist erwiesen, daß eine geeignete Ausbildung des Kanalquerschnittes, z. B. bei Ausbau mit steilen Ufern anstelle von flachen Böschungen der Schiffswiderstand verringert werden kann; aber es kann eine derartige Querschnittsvergrößerung unwirtschaftlicher sein, als eine geeignete Bauart der Kähne. Die von uns im Oder-Spree-Kanal und im Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin ausgeführten Schleppversuche haben dargetan, daß 600-t-Schiffe mit eisernen Wandungen und Holzboden bis 45 v. H. mehr Maschinenleistung erfordern, als ganz eiserne Kähne. In anderen Versuchen ist das Verhältnis für ganz hölzerne Kähne zu eisernen Kähnen bis 90 v. H. gefunden worden. Dementsprechend wachsen auch die Kosten für den Kohlenverbrauch. Nach unseren Versuchen ergab ein voll beladener 600-t-Kahn in 10stündiger Fahrt bei 5 km Stundengeschwindigkeit und 1,25 kg Kohlenverbrauch für 1 PS und 18,— ℳ/t Kohlenpreis ein Mehraufwand von 6—8 ℳ. Auf die Wirkung der Schiffsform, auf die dadurch bedingte Erhöhung der Schleppkosten ist unlängst von de Thierry hingewiesen worden. Auf dem Rhein wird nach Mitteilung schon seit langem dieser Umstand berücksichtigt und ebenso werden dort die Schleppkosten nach dem Baustoff der Kähne unterschieden.

Wo die Reibungsfrage im ruhigen Wasser weniger eine Rolle spielt, wie in den Märkischen Wasserstraßen, halten sich die hölzernen Kähne schon eher, nicht aber auf den Strömen. Das Eisen ist das Baumaterial der Zukunft, auch wegen der schwierigen Beschaffung des geeigneten Holzes und des geringen Eigengewichts im Verhältnis zur Nutzlast bei eisernen Kähnen, der günstigeren Ausbildung der Schiffsform, längerer Lebensdauer, minderer Unterhaltungskosten, leichterer Manövrierfähigkeit und damit verbundener größerer Betriebssicherheit. Oft wird allerdings der Holzboden bevorzugt, weil er besser Stöße durch etwa auf der Sohle liegende Steine aushält.

Wir ersehen aus allem, welchen bedeutenden Einfluß auf die Schiffahrtskosten die Fahrtgeschwindigkeit, die Baustoffe der Kähne und ihre Bauform haben, und daß es durchaus begründet ist, Schleppkosten bezw. Frachten hierzu in Beziehung zu setzen, nicht lediglich vom Tonnengehalt abhängen zu lassen.

Ich brauche nicht zu betonen, wie sehr eine organisierte gesicherte Fortbewegung der Schiffe ein Mittel ist, die Schiffahrt einträglicher zu gestalten. Die Wiederkehr der alten Treidelei mit Menschen und Pferden bei der Kohlennot und -Teuerung in der Nachkriegszeit ist wohl als eine vorübergehende Erscheinung anzusehen. Wir haben im ganzen freie Schiffahrt auf den Strömen und den östlichen Kanälen; hier allerdings herrscht z. T. Schleppzwang, der sich durch Schleppdampfer vollzieht. Auf den Strömen lassen sich die Schiffe bei der Talfahrt zum Teil treiben (Oder, Neckar). Die Gewinnung der Schleppkraft spielt sich im freien Markt oder in Schifferbörsen ab. Auf den westlichen Kanälen brachte, wie bekannt, das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 mit seinen Folgegesetzen das staatliche Monopol, das, wenn es von Interessenten zwar mancherlei Angriffe erfahren hat und erfährt, sich im großen und ganzen in einer Reihe von Jahren bewährt hat.

Das Schleppen findet auch hier mit Schleppern statt, da der elektrische Schleppzug vom Lande sich wirtschaftlich wegen des in den Gleisen und Kraftwerken angelegten beträchtlichen Kapitals nur für einen sehr starken Verkehr rentiert. Aber der schlechte Wirkungsgrad der Schrauben von nur etwa 27 v. H. der indizierten Kraft lassen die Bemühungen nicht zur Ruhe kommen, Verbesserungen einzuführen. Ich erinnere an die Wassereisenbahn und neuerdings werden Versuche mit Raupenschleppern gemacht, die ohne Gleise laufen und von Leinpfaden aus die Schiffe ziehen. Die Verteilung des Bodendruckes wird dabei als eine günstige angegeben und dieser soll nur 0,5 kg/qcm betragen gegenüber dem 3fachen des Pferdehufes. Das kann naturgemäß für die Erhaltung des Leinpfades und der Kanäle bedeutsam sein.

Weitere Ueberlegungen dieser Art führen zur Erörterung von betriebstechnischen Gesichtspunkten für den Bau der Kanäle; da gilt es zunächst lange Haltungen mit hohem Stau anzustreben, also wenige Schleusen mit hohen Gefällen zu schaffen, um der Schiffahrt tunlichst freie Fahrt zu gewähren. Diese Forderung gilt naturgemäß auch für kanalisierte Flüsse, wo allerdings tief eingeschnittene Täler vorhanden sein und zweckmäßige Wehrkonstruktionen eingebaut werden müssen. Denn oft und schnell abgelassene Haltungen verursachen nicht nur Schiffahrtsstörungen während der Niederlegung der Wehre, sondern auch solange, bis die Haltungen wieder aufgefüllt sind, während in den durch hohes Stau gebildeten Haltungen die Schiffe im großen Wasserquerschnitt mit geringerem Widerstande, also Ersparnis an Kohle, fahren. Die Grenze liegt bautechnisch in der Schwierigkeit, die hohen Bauwerke, Schleusen oder Hebewerke, gegenüber dem Wasserdruck sicher herzustellen, besonders bei ungünstigen Geländeverhältnissen.*) Dazu kommt der Ausbau des Kanalschlauches.

Der unerläßliche Kanalquerschnitt für großen Verkehr ist der zweischiffige. Hierbei spricht die zweckmäßigste Größe der Schiffgefäße mit, die schon oben berührt wurde. Als solche gilt heute das 1000-t-Schiff.

Eine wichtige Frage ist es, ob einschiffige oder doppelte, ob einfache oder Schleppzugsschleusen gebaut werden sollen. Hierfür sollten Verkehrsgesichtspunkte, nicht gefühlsmäßige Ueberlegungen maßgebend sein, was vielfach nicht beachtet wird. Richtung des Verkehrs, die Betriebsart, Gewohnheiten der Schiffahrt, Größe der Schiffe usw. muß man studieren und danach entwerfen. Schleppzugsschleusen beschleunigen den Verkehr durch Abfertigung mehrerer Schiffe zugleich, sodaß ein Zerlegen der Schleppzüge vermieden wird. Bei gemeinsamer Benutzung ist an Verkehrs- und Kraftwasserstraßen, Lage und Ausrüstung der Kraftwerke und Schleusen und Schutz der Schiffe gegen die Strömung besonders zu beachten.

Gute Betriebseinrichtungen der Wasserstraßen beschleunigen den Verkehr und schlechte Einrichtungen verlangsamen mehr, als die Schleusungszeit Einfluß hat. Für diesen Vorgang sollten allerdings vom Standpunkt der Praxis die Forderungen auf Verkürzung für die Schiffahrt nicht zu weit getrieben werden.

Als allgemeiner Grundsatz für die Betriebssicherheit gilt aus langjähriger Erfahrung, daß man an den Hauptgefahrspunkten doppelte Sicherheit schaffen soll, also z. B. an den Gefällabstiegen durch den Ausbau doppelter Schleusenanlagen. Am Hohenzollernkanal und am Oder-Spree-Kanal ist man gegenwärtig an der Arbeit, das nachzuholen, was beim ersten Ausbau zunächst nicht geschaffen vurde, indem bei Niederfinow wie bei Fürstenberg die zweiten Abstiege hergestellt werden. Wie die Schleusen für die Verkehrsleistung eines Kanals maßgebend sind, denn die freie Strecke ist sozusagen von unbegrenzter Leistungsfähigkeit, so sind sie im allgemeinen bedingend auch für seine Betriebssicherheit. Auf der Strecke können gemeinhin Gefahren nur aus undichten Dämmen oder Kanalbetten entstehen.

*) Statische Grundsätze für den Bau von Schiffsschleusen für hohe Gefälles. Zentralblatt der Bauverwaltung 1919, S. 289.

Ebenso wie für die Schleusen ist auch für die Häfen eine neuzeitliche schnell arbeitende Ausrüstung mit Kranen, Gleisen, Speichern, Werfthallen, Lagerplätzen usw. eine unbedingte Notwendigkeit. Der Verkehrsleistung eines Hafens wird außerdem bedingt von der Beschaffenheit des Hafenbahnhofs, der eine gute Verbindung mit dem Hauptbahnhof, Verkehrsteilung und Zuführung der Güter nach den Hafengleisen, nach den Industrieplätzen im Hafengelände und allen sonstigen Betriebsstätten gewährleisten soll. Es ist dies eine Forderung, die bei der eingezwängten Lage der Becken inmitten ungünstiger örtlicher Verhältnisse mitunter nicht glücklich hat gelöst werden können. Betriebswirtschaftlich im engeren Rahmen der Häfen ist Einheitlichkeit, die auch den zugehörigen Eisenbahnbetrieb umfaßt, das richtige. Diese Dinge beeinflussen auch die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßen.

Wenn man alle diese Fragen erörtert, so kann man nicht vorübergehen an dem Thema: Wasserstraßen und Eisenbahnen. Sie sind die überragenden Mittel im deutschen Verkehrswesen, wenn zwar die Landstraßen durch die Autolastwagen, deren Tragfähigkeit heute bis 10 t reicht, wieder mehr in Benutzung gekommen sind, da sie in geeigneten Fällen billiger zu tranportieren vermögen, als die Eisenbahnen. Diese Entwicklung ist noch nicht übersehbar. Das ist eine alte Streitfrage. Die oben erörterten Grundsätze des Verkehrs sollten die natürliche Abgrenzung der einzelnen Verkehrswege ergeben, die allerdings durch künstliche Maßnahmen verschiedener Art stark verwischt und verschoben werden kann. Es soll dies noch betrachtet werden. Ein natürlicher Vorzug ist die Billigkeit des Wassertransportes, der sich hauptsächlich ergibt aus der geringeren Zugkraft infolge der geringeren Reibung der Schiffsgefäße im Wasser gegenüber der rollenden Reibung der Bahnwagen auf den Gleisen, den kleineren Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Einheit des Frachtraumes. Man sollte nicht immer theoretisch von geringsten Kosten und günstigtem Wirkungsgrad sprechen, dabei aber in der Praxis durch Tarifmaßnahmen solche Vorteile, die die Natur darbietet, unmöglich machen. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die hohen Herstellungskosten der Wasserstraßen den Wettbewerb mit der Eisenbahn erschweren, da, wie wir gesehen haben, deren Deckung kaum zu erreichen ist. Falls sich die Anlagekosten zur Verbesserung natürlicher Wasserstraßen mittels Kanalisierung verzinsen sollten, so müßten, um ein Beispiel anzuführen, nach meinen Aufrechnungen für die Oberrheinstrecke Baden—Bodensee 4 Pfennig für 1 t/km als Abgabe erhoben werden.*)

Das wäre ein untragbares Maß. Doch da kommen die Wasserkräfte zu Hilfe, die mit einen Teil der Last auf sich nehmen müssen. Wo dies nicht der Fall ist, steht es in der Regel schlimm um die Einträglichkeit der Kanalisierungen. Aehnliches gilt für Kanäle.

Die Eisenbahn andererseits zeigt im allgemeinen größere Pünktlichkeit und Schnelligkeit im Verkehr, wenn zwar dieser letztere Umstand heute nicht mehr wesentlich ins Gewicht fällt. Auf die sonst noch üblichen, gegen den Wasserstraßenverkehr immer wieder vorgebrachten Einwände, im besonderen des Versagens in der Frostzeit, will ich nicht eingehen, da sie längst widerlegt oder auf ihr richtiges Maß zurückgeführt sind.

Es hatte sich vor dem Kriege eine Verkehrsteilung auf große Entfernungen herausgebildet, die man beachten sollte: Die Wasserstraßen dienen dem Verkehr billiger

*) Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1923. S. 747. Weiteres über Ertragsberechnungen s. auch Mattern, Die Wasserstraßen usw., S. 401.

Massen, die Eisenbahnen dem Stückgut und dem Verkehr wertvollerer Massen und für kürzere Entfernungen. Vor dem Kriege lag die Preisgrenze für Orte am Wasser etwa bei 50 km Entfernung. Darunter waren Eisenbahnen, darüber Wasserstraßen billiger.

Die Selbstkosten der Eisenbahn waren derzeit 1,9 bis 2,3 Pf./tkm einschl. Kapitalverzinsung, 1,25 bis 1,9 Pf./tkm ohne Kapitalverzinsung. Neuerdings werden für 1924 bei 163 km durchschnittlicher Beförderungsweite die unmittelbaren Betriebskosten zu 3,75 Pf./tkm angegeben.*) Die Kosten des Schiffahrtsbetriebes auf künstlichen Wasserstraßen stellten sich früher wie folgt: eigentliche Schiffahrtskosten 1,0 Pf., dazu traten die Abgaben mit 0,5 Pf., mithin Gesamtkosten im großen Durchschnitt 1,5 Pf. Da die Einnahmen der Eisenbahn (Frachtkosten) im Jahre 1913 3,4—3,6 Pf./tkm waren, so ist der natürliche Preisunterschied für den Verfrachter im großen Mittel 2 Pfennig. Wenn auch nach dem Kriege die Kosten höhere sind, so dürfte sich doch der vergleichsweise Unterschied entsprechend einstellen, und die Selbstkosten sollten die Grundlage der Tarifbildung sein. Nur nach ihnen kann die Eignung der verschiedenen Verkehrsmittel und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft beurteilt werden. Derjenige Weg muß im gegebenen Falle als der beste erscheinen, der mit den geringsten Selbstkosten arbeitet. Aber durch Tarifmaßnahmen kann diese Sachlage, wie bemerkt, über den Haufen geworfen werden, wie sich das nach dem Kriege infolge der Staffeltarife der Eisenbahnen, d. h. der Abnahme der Tarifsätze mit wachsender Entfernung —, gezeigt hat. Dazu kam, daß die Eisenbahn zum Teil unter Selbstkosten arbeitete, und daß der Wasserverkehr durch die hohen Eisenbahnanschlußfrachten außerordentlich benachteiligt wurde. Dieser Kampf um die Staffeltarife ist noch immer im Gange. Das Bestreben der Schiffahrt geht dahin, zum wenigsten günstigere Streckensätze für die ersten 100 km Anschluß an die Wasserfahrt zu erhalten.

Auf die höheren Wasserfrachten wirken neben dem Staffeltarif der Eisenbahn ein:

1. Der Rückgang der Arbeitsleistung,
2. die Einführung der Nachtruhe,
3. die achtstündige Arbeitszeit im Lösch- und Ladedienst.

Die Folge davon ist: Die Fahrtdauer ist doppelt so lang als vor dem Kriege, die Nutzleistungen sind die halben. Es herrscht z. T. Knappheit an Kahnraum, wobei allerdings auch der natürliche Abgang infolge mangelnder Ausbesserung schuld ist.

Auch volkswirtschaftliche Veränderungen haben zur Verminderung der Transporte geführt. Die Einfuhr an künstlichen Dünge- und Futtermitteln ist geringer geworden, da die Herstellung der künstlichen Düngemittel, Stickstoff, heute zum großen Teil im Inlande erfolgt. Aber auch der Verkehr der Eisenbahn hat sich vermindert und ihre Verkehrsnutzleistung stellt sich, wie angegeben wird, heute um etwa 80 v. H. teurer als vor dem Kriege.

Ferner hat auch im Eisenbahnbetriebe die Nachkriegszeit den Umlauf der Güterwagen auf etwa das doppelte Zeitmaß verlängert. Im Frieden hatten die offenen Güterwagen eine Laufzeit von etwa 3 Stunden und etwa 21 Stunden Stillstand. Nach dem Kriege ist dieses Verhältnis noch schlechter geworden. Man steht daher vor zwei Aufgaben: man will die Tragfähigkeit der Wagen steigern und die Lokomotiven leistungsfähiger machen und den Wagenumlauf beschleunigen.

Die Wogen des Kampfes sind jetzt 100 Jahre auf und nieder gegangen, bis man zu der richtigen wirtschaftlichen Erkenntnis gekommen war und man glaubte, bei dieser Sachlage den Streit zwischen Wasserstraße und Eisenbahn vor dem Kriege begraben. Im Kriege und in der Nachkriegszeit ist aber diese Fehde mit voller Schärfe, ohne Rücksicht auf physikalische Gesetze und wirtschaftliche Richtpunkte erneut aufgetreten und droht nach Umwandlung der Reichsbahn in die deutsche Reichsbahngesellschaft noch stärker zu werden, nachdem dieses Unternehmen nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten ohne Bezug auf die allgemeinen Staatsbelange verwaltet werden dürfte und für Erzielung großer Ueberschüsse zur Abzahlung unserer Kriegsschulden arbeitet. Volks- und staatswirtschaftliche Gesichtspunkte, wie Stärkung armer Landesteile und strategische Rücksichten dürften fortan fortfallen. Es droht ein krasser Wettbewerb und die Bestrebungen der Eisenbahn scheinen, wie dargelegt, vor allem darauf hinzugehen, den Massenverkehr an sich zu reißen. Aber in diesem Kampfe stehen die Zukunftsaussichten für die Wasserstraßen nicht ungünstig; denn die Eisenbahn ist jetzt weniger zu fürchten, wo sie nicht mehr unter Selbstkosten arbeiten kann, sondern eher geneigt sein wird, die Tarife zu erhöhen.

Nach amerikanischem Muster werden große Güterwagen bis 50 t und mehr Tragfähigkeit gebaut. Diese Großgüterwagen haben 9,5 bezw. 12 m Länge und Selbstentladevorrichtungen. Die Wirkung ist, daß die Zuglänge verkleinert, das Verhältnis von Nutzlast zu Eisenlast verbessert und die Streckenleistung vergrößert wird.*) Ein Zug von 1000 t Kohlenlast hat bei 20-t-Wagen eine Länge von 466 m, bei 50-t-Wagen 190—240 m. Dadurch werden die Gleise auf den Güterbahnhöfen besser ausgenutzt.

Ob dieser Versuch Erfolg haben wird, muß abgewartet werden. Ein früherer ähnlicher Versuch mit 30 t-Wagen ist gescheitert. Der Nachteil der Großgüterwagen scheint mir nach den Eindrücken, die ich auf der eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin im Herbst 1924 gewonnen habe, zu sein, daß der Schwerpunkt der beladenen Wagen sehr hoch liegt. Das dürfte ein starkes Schwanken in der Fahrt abgeben, wenn die Gleise nicht sehr gut und gerade liegen. Einer größeren Stabilisierung dürfte die Spurweite 1,435 m hinderlich sein, deren Vergrößerung kaum durchführbar erscheint. Die höheren Belastungen dürften zudem einen sehr sorgfältigen Gleisunterbau und die Verstärkung der Brücken voraussetzen.

Im übrigen ist der Kampf der Eisenbahn gegen die Wasserstraßen nicht recht verständlich. Denn die Statistik hat noch immer erwiesen, daß beim Ausbau eines neuen Wasserweges schlimmstenfalls nur eine vorübergehende Entziehung von Transportmassen für die Eisenbahn eingetreten ist, die sich bei steigenden Wirtschaftsverhältnissen stets in wenigen Jahren ausgeglichen hat. Andererseits ist aber vielfach eine der Eisenbahn durchaus erwünschte Entlastung eingetreten, denn z. B. im Ruhrgebiet ist zahlenmäßig und an mangelnder Wagenstellung erkannt worden, daß die Eisenbahn diesen Industrieverkehr überhaupt nicht mehr zu leisten imstande war, und umfangreiche, im übrigen bei den beengten Verhältnissen des Ruhrgebietes technisch kaum noch durchführbare Erweiterungsarbeiten hätten erfolgen müssen, wie sich dies auch im Kriege offensichtlich gezeigt hat. Man muß zusammenarbeiten. Es sollte nicht heißen: Wasserstraßen oder Eisenbahnen, sondern Wasserstraßen und Eisenbahnen.

Wie wollen sich im übrigen die Wasserstraßen einrichten, um in den bevorstehenden Kämpfen nicht zu unterliegen, ihre alte Stellung und ihre ihnen durch die natürlichen Vorbedingungen gegebene Stärke im Verkehr zu behaupten? Es besteht die Gefahr und bei den Wasserstraßengegnern, deren Zahl nicht gering ist, der Wunsch, daß sie zu Verkehrswegen zweiter Ordnung herabgedrückt werden mögen. Man möchte die Kanäle vielleicht gar wieder zuschütten, wie ehedem in England.

*) V. D. J. Nachrichten 1925, Nr. 12.

*) V. d. J. Nachrichten 1923, S. 364.

Es ist also die Frage aufzuwerfen nach einer einträglichen Gestaltung der Wasserstraßen und ihres Verkehrs.*) Diese Bestrebungen müssen, wie sich das schon aus den oben erörterten Punkten ergibt, technischer und bauwirtschaftlicher, betriebstechnischer und wirtschaftlicher Art sein und eine einfache und nach der einen Seite hin billigere Bewirtschaftung zum Gegenstande haben, andererseits aber auch darauf ausgehen, ihren Verkehr zu steigern. Das Ziel muß also sein, die Ausgaben senken und die Einnahmen heben aus dem stärkeren Verkehr, selbst bei kleinen Schiffahrtsabgaben. Dabei muß man aber nicht nur das fiskalische Wohl verfolgen, sondern mit den zu ergreifenden Maßnahmen zugleich der Schiffahrt selbst dienen. Und ferner dürfen die Wasserstraßen ihre alte und große geschichtliche Kulturaufgabe als Grundlage einer zweckmäßigen Gesamtwasserwirtschaft und als Förderer der Allgemeinwirtschaft nicht aus dem Auge lassen.

Eine einfachere Unterhaltung kann erhebliche Kosten sparen. Jeder Einzelne muß an seinem Platze darauf hinwirken. Allerdings darf dadurch die Betriebssicherheit und der Verkehr nicht gefährdet werden. Es gibt also eine Grenze; aber eine sparsame Verwaltung braucht diese Sicherheit nicht zu stören. Das weist auf eine bessere Ausnutzung des Menschenmaterials hin, auf Zentralisierung, die aber nur in der Festlegung der allgemeinen Richtlinien bestehen darf, ohne die freie Verfügung der örtlichen Stellen zu hindern. Zu weit getriebene Zentralisierung kann, wie die Erfahrung erweist, überaus lähmend auf die Arbeitsfreudigkeit wirken und damit mehr Schaden als Nutzen stiften. Um dies richtig einzuteilen, muß nicht nur ein guter Wille, sondern auch Erfahrung und Können der Zentralleitung vorhanden sein, der mit klarer Uebersicht den Weg findet, ohne erst durch einen großen Apparat im Büro, statistische Erhebungen, verwickelte zeichnerische Darstellungen, das Richtige oft ohne Erfolg zu suchen. Nicht nur die Organisation macht es, sondern mehr wirtschaftlich kaufmännische Schulung der Beamten ist nötig und größere Freiheit der Handlung. Man darf nicht verkennen, daß die Wasserstraßenverwaltung heute keine reine Baubehörde mehr ist, sondern eine Betriebs- und Verkehrsverwaltung. Ihre Träger müssen also wirtschaftlich vorgebildet sein, denken und arbeiten.

Aber man sollte auch das persönliche Moment hierbei nicht außer Acht lassen. Ein gesunder Egoismus ist ein mächtiger Förderer der Wirtschaft. Man muß die schaffenden Kräfte durch Anteilnahme mit dem Werke verbinden. Es ist das ein bewährter Grundsatz der Privatwirtschaft und ein Verfahren, das früher auch im Staatsdienst da und dort üblich war. Man glaubte in der Beamtenpolitik der Vorkriegszeit die Objektivität und Unparteilichkeit dadurch zu gefährden. Es ist allerdings zu verlangen, daß der Beamte durchaus über den Parteien und Geschäften stehen soll, aber wohin führt es, wenn der Fleißige und Begabte in gleichem Maße entlohnt wird wie der bequem und mechanisch Arbeitende? Das feste Gehalt der Beamten ist hierbei in gewissem Grade hinderlich und man kann keinen Ausgleich finden in dem geflügelten Wort von der „freien Bahn dem Tüchtigen". Dies hat theoretischen, aber wenig praktischen Wert. Man sollte einen festen Bezug als Grundeinkommen setzen, im übrigen Zulagen als Anteil des Erfolges geben — im Verhältnis zu den Reinüberschüssen. Das kann natürlich nur gelten für gewerbliche und privatwirtschaftlich verwaltete Staatsbetriebe, wie es aber heute die Post, der Bergbau und die Wasserstraßenverwaltung auch sind. Man könnte auch Prämien austeilen für schnellere und sparsamere Herstellung von Bauten. So fördert man den Einzelnen und hilft dem Gesamtunternehmen und unsere Privatbetriebe haben mit dieser Entgeltungspolitik die besten Erfolge. Auch die deutsche Eisenbahngesellschaft ist nach neueren Mitteilungen zu diesem Prämiensystem übergegangen. Nicht nur große Ergebnisse der Einträglichkeit sind ausschlaggebend, es muß auch im Kleinen sorgsam gewirtschaftet werden.

Eine überaus wichtige Frage ist:

Wer soll der Leiter der Wasserstraßen und des Schiffahrtsbetriebes sein? Man hat die Eignung der Wasserstraßenverwaltung in der Form, in der sie heute besteht, dafür bezweifelt mit der Begründung, daß ihre Beamten zu sehr Bautechniker wären, ihre Vorbildung gewährleiste kein hinreichend wirtschaftliches und gewerbliches Denken und Fühlen. Die Baubehörden ständen den Verkehrsfragen zu ferne und hätten kein Verständnis dafür. Andere Berufsstände, z. B. der Kaufmann würden sich dafür besser eignen. Allerdings haben diese Behörden heute auf dem Frachtenmarkt keinen Einfluß. Das ist Sache der Schiffahrttreibenden. Beim Schleppmonopol greift die Staatsverwaltung doch bis zu einem gewissen Grade darin ein, wie auch bei der Abgabenerhebung.

Aber man darf Bau, Unterhaltung und Betrieb auf keinen Fall trennen, denn sie bilden eine organische Einheit. Die Ueberwachung einer geordneten Unterhaltung dient gleichermaßen dem Verkehr. Dieser Grundsatz ist allseitig anerkannt, und auch die internationalen Schiffahrtskongresse, die doch die Erfahrungen aus allen Ländern zusammenbringen, haben sich auf diesen Standpunkt gestellt. Ist die Eisenbahn nicht zugleich Bau-, Betriebs-, Verkehrs- und gewerbliche Verwaltung. Sollte die Wasserstraßenverwaltung unfähig seinen, einen sparsamen Verkehr ordnungsmäßig zu leiten? Ihre geschichtliche Vergangenheit ist eine zu große, um ihr ein ablehnendes Zeugnis zu geben.

Die zweite Aufgabe ist, die Einnahmen zu heben. Die Vielseitigkeit der Wasserwirtschaft drängt ohnehin auf eine mehrfache Benutzung der Wasserstraßen, vor allem für Schiffahrt und Kraftgewinnung. Wir stehen im Anfange der Bewegung, die diese Erkenntnis in die praktische Tat umsetzen will. Es wird heute kaum eine Staustufe in unseren Flüssen gebaut, an der nicht zugleich die Kraft genutzt wird. Vielfach hat man schon nachträglich Kraftwerke an bestehenden Schiffahrtschleusen hergestellt. Kleine Kräfte können hierbei durch Erbansässigmachen von Handwerkern, wodurch die kostspielige Fernübertragung fortfällt, nutzbar gemacht werden. Mieten und Pächte aus landwirtschaftlichen Flächen an den Wasserstraßen, für Nutzung von Wasserflächen, für Fischerei und anderes mehr müssen mit dem vollen Marktwerte belegt werden.

Es wäre verlockend und naheliegend, die Sätze der Abgaben zu erhöhen. Aber eine solche Maßnahme wirkt stets zweischneidig, denn man muß sicher sein, daß das Produkt aus den höheren Abgaben und dem dadurch verminderten Verkehr größer wird als es bisher war, was keineswegs immer gewährleistet ist. Der Verkehr kann vor allem dadurch gesteigert werden, daß man die Fahrstraßen verbessert, Betriebssicherheit und im oben bezeichneten Rahmen schnellen Betrieb gewährleistet und keine Wasserpolizeiverordnung erläßt, die den Verkehr unnötig belastet, und anderen berechtigten Wünschen der Schiffahrt entgegentritt. Vor allem muß man bedacht sein, wie schon eingangs bemerkt, durch Ausbau von Anschlußgleisen, Stichkanälen, Ladestellen und Häfen den seitlichen Verkehr zuzubringen und Industrien anzusiedeln. Durch Befeuerung und Beleuchtung sollte dort, wo der Verkehr stark genug ist, auch zur nächlichen Benutzung angeregt werden.

*) Eingehendere Betrachtungen über einträglichere Gestaltung der staatlichen Wirtschaft s. Mattern, Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre, Berlin 1925, S. 161 u. f.

Ein gutes Bild bietet hierfür z. B. der Industriekanal der Stadt Velten mit Industrie- und Wohnsiedelungen.

Bodenschätze in der Nähe von Verkehrswegen (Sand-, Stein-, Torflager usw.) können dadurch leichter erschlossen werden, ebenso die Holzwirtschaft unserer Wälder.

Den Schiffahrtsbetrieb als solchen kann man bei gegebenen Verhältnissen sparsamer einrichten durch tunlichste Ausnutzung der Fahrtiefe und der Schleusen, sodaß die Baukosten der Schiffe für die Raumeinheit sich verringern und die Kosten der Bemannung sich kleiner für die Frachteinheit stellen. Im übrigen wird die Schiffahrt, wie dies auf allen Wirtschaftsgebieten geschieht, zweckmäßig durch Zusammenschlüsse gefördert zur besseren Regelung der Frachtsätze, Ausnutzung des Kahnraumes, der Schleppkraft und des Personals, vielleicht unter staatlicher Führung, um leichter zur Einheitlichkeit zu kommen. Die Speditions- und Versicherungsgewerbe bilden eine große Gruppe zur Nutzbarmachung der Wasserstraßen, indem sie die Aufträge heranschaffen und für die Güter und ihren sicheren Transport einstehen. Eine ebenso wichtige Rolle spielt der Verlade- und Lagereibetrieb in den Häfen. Darin beruht ihre erhebliche Bedeutung als Hilfskräfte des Verkehrs, die in jeder Weise geschützt und gefördert werden sollte.

Zum Schluß noch einige Worte über die betriebswirtschaftliche Form im Wasserstraßenverkehr. An dem Verfrachtungsgeschäft nimmt heute die Wasserstraßenverwaltung, wie schon angedeutet, nur wenig Anteil. Das Reich oder die Länder stellen die Bahn, d. h. das Strombett oder den Kanalschlauch; das Fahrzeug aber und der Verkehr selbst ist überwiegend Sache privater Unternehmer. Nur insoweit wirkt die Verwaltung meist mit, als sie durch Polizeivorschriften den Verkehr allgemein regelt.

Diese bisherige Politik könnte einer anderen Platz machen. Tausendfältige Erfahrungen beweisen, daß eine einheitliche Bewirtschaftung eines menschlichen Arbeitsfeldes für den Erfolg ausschlaggebend ist. Das deutet darauf hin, daß eine Vereinigung von Betriebs- und Frachtgeschäft in einer Hand, um die Wirtschaftlichkeit zu heben, das Richtige sein dürfte. Unter früheren normalen Verhältnissen wäre hierfür der Staat (Reich) berufen gewesen. Bei der heutigen Sachlage kommt die Verstaatlichung der Schiffahrt allerdings nicht in Betracht. Ob, um auf diesem für die Einträglichkeit aussichtsvollen Wege vorwärts zu kommen, dem Zuge der Zeit folgend, diese Vereinigung des Baues, Betriebes und Frachtgeschäftes in einer privat- oder gemischt wirtschaftlichen Form, in einer Aktiengesellschaft oder in einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, wie das heute vielfach üblich ist, zu suchen wäre, mag dahingestellt sein.

Wie dem auch sei, das eine wird wird man aussprechen dürfen: Ebensowenig, wie es den Feinden Deutschlands gelungen ist, durch ihre Bemühungen mit Umleitungen des Verkehrs in den ersten Nachkriegsjahren die verkehrsgeographische Gunst der zentralen Lage unseres Landes im Herzen Europas auszuschalten oder auf die Dauer zunichte zu machen, ebensowenig wird es anderen Verkehrsmitteln gelingen, anhaltend durch Tarifmaßnahmen oder durch Arbeiten unter Selbstkostenpreis die natürlichen Vorzüge der Wasserwege für die deutsche Schiffahrt hintan zu halten. Allerdings können auch schon vorübergehende Schäden wirtschaftlich zerstörend genug wirken und wir erkennen, daß, um die Stellung der Wasserstraßen im deutschen Verkehrswesen zu behaupten, ein einhelliges sachkundiges Zusammenarbeiten von Wasserstraßenverwaltung, Schiffbau, Schiffahrt und Frachtgeschäft durchaus nötig ist. Die Schiffahrt hat dabei die Bedingungen der Verkehrsansprüche zu stellen, der Schiffbau fertigt danach die Kähne und die Wasserstraßenverwaltung hat für die ausreichende Leistung der Fahrstraße zu sorgen. Doch müssen, und das möchte ich zuletzt nicht unterlassen zu betonen, die Forderungen der Schiffahrt billige, nicht zuweit gehende sein, um sich nicht ins Uferlose, Unwirtschaftliche und Verkehrsschädigende zu verlaufen.

Kanalprobleme.

Von Regierungsbaumeister Seboldt, Halle a. S.

1. Allgemeines.

Ich wende mich in nachfolgenden Zeilen nicht nur an den Fachmann, sondern — und zwar vorzugsweise — auch an den Schiffahrtstreibenden, an den Industriellen und den Kaufmann. Das Thema ist von mir in dieser Zeitschrift mehrmals behandelt worden. Es ist insofern undankbar, als es noch nicht „aktuell" ist. Da es aber zweifellos viel Interessantes bietet und ich bemüht sein werde, einen kurzweiligen Plauderton anzuschlagen, hoffe ich einen größeren Leserkreis zu finden. Das Thema lautet: Das Kanaltor.

Wir wollen wieder von dem natürlich in Wirklichkeit unmöglichen Bild eines schiffbaren Flusses ausgehen, der, ohne im geringsten seine Gestalt zu ändern, plötzlich gänzlich zu fließen aufhörte. Was entstünde? Ein Schiffahrtskanal mit geneigtem Wasserspiegel, aber ohne störende Schleusen und ohne Strömung. Die ganze ehemals abfließende Wassermasse des Flusses könnte an den geeigneten Stellen zu Wasserkraftzwecken verwendet werden. Die Schiffahrt würde wesentlich erleichtert. Endlich könnte man in jede noch so entlegene und steile Talsohle mit denkbar geringstem Aufwand eine geräumige Schiffahrtsrinne graben und ein ebenso dichtes Kanalnetz als unser jetziges Eisenbahnnetz mit kaum größeren Kosten herstellen. Nebenbei: Keine Zerstörungen mehr durch strömendes Wasser und ein um ein Vielfaches größerer Fischreichtum.

Da es uns auch bei vollendeter Technik für ewige Zeiten unmöglich sein wird, dem Wasser das Fließen zu verwehren, muß ein Behelf erfunden werden, der uns den sozusagen erstarrten Fluß wenigstens annähernd zu bilden erlaubt. Das ist der Torkanal.

Man stelle sich diesen als ein flußähnliches Gebilde vor, das keinen Gefällspiegel aufweist, sondern wagerechte Wasserspiegel, die durch einfache Staustufen sehr geringer, aber durchweg gleicher Höhe beispielsweise 20 cm voneinander getrennt sind. Also eine sehr flache Treppe aus Wasserstufen verschiedener Länge. Bei steilem Talgefälle rücken die Stufen zusammen, bei flachem auseinander. Jede Stufe wird gebildet durch ein einfaches doppelflügeliges Tor. Nähert sich das Schiff dem Tore, dann gehen auf anscheinend geheimnisvolle Weise die Torflügel von selbst auf. Hat es das Tor passiert, dann schließen sich die Flügel wie durch eine unsichtbare Kraft von selbst wieder. Anscheinend Zauberei! Und doch der denkbar einfachste Vorgang. Die Drehachsen der Torflügel liegen nämlich etwas schräg gegen das Oberwasser wie bei den Falltüren. Zum Oeffnen solcher gehört eine um so größere Kraft, je schräger die Drehachsen liegen. Bei einem bestimmten Gewichte der Torflügel und einer bestimmten Schräge der Drehachse, welche beide für alle Tore

des Kanals durchweg gleichgehalten werden, bleiben die Tore bis zu einem bestimmten Staudrucke geschlossen und öffnen sich, falls dieser, etwa bei Wasserüberfluß, überschritten wird, um so viel, daß durch den Torspalt das überschüssige Wasser abfließen kann. Es findet demnach eine selbsttätige Regelung sämtlicher Staue auf gleicher Höhe statt. Nimmt man zunächst einen Torstau von 20 cm an und bestimmt dementsprechend Gewicht und Schräge der Torflügel, dann müßten bei einem mittleren Talgefälle von 1 ‰ (also schon sehr steil) die Tore im Abstande von 200 m mit 20 cm Stau stehen. Bei stärkerem Gefälle rücken die Tore näher zusammen, bei schwächerem auseinander. Man kann also mit einem Mindestmaß an Erdarbeiten den Kanal dem Talboden anpassen.

Den Schiffahrtstreibenden wird nun vor allem die Frage interessieren, wie ein solcher Kanal befahren wird. Ich habe in Vorschlägen angeregt, die im fahrenden Schiffskörper durch Beharrungsvermögen aufgespeicherte Kraft zum Oeffnen des Tores zu benutzen, und zwar durch Einschaltung irgend einer Vermittlungsvorrichtung zwischen Tor und Schiff, so daß dieses auf möglichst langem Wege mit kleiner Kraft wirken kann. Man muß in Betracht ziehen, daß das Gewicht des schräg gegen Oberwasser gestellten Tores mit dem Staudruck einen Gleichgewichtszustand bildet, daß mithin im Anfange der Bewegung zur Toröffnung die aufzuwendende Kraft theoretisch gleich Null ist, daß ferner die Gewichtskomponenten sich sogleich bei Oeffnung des Tores vollständig verringern und bei dem um einen rechten Winkel geöffneten Torflügel ebenfalls wieder Null werden. Der dem Schiff entgegengebrachte Widerstand wächst also während der Toröffnung von Null auf eine verhältnismäßig geringe Größe und nimmt bis Torschluß wieder vollständig ab.

Wenn man, wie ich in der Zeitschrift „Die Bautechnik“ Heft 22 Jahrg. 1923 vorschlug, ferner durch Einschalten von einfachen elastischen oder drehbaren, wenig Wasser durchlassenden Teilen beiderseits des Schiffes das Wasser vor diesem kurz vor dem Tor aufstaut, also ein „Wasserkissen“ bildet, erreicht man, daß der Wasserdruck des ankommenden Schiffes die Torflügel so rechtzeitig und genügend weit öffnet, daß ein Berühren von Torflügel und Schiffskörper entweder ganz vermieden wird oder nur bei bereits geöffnetem Tore stattfindet. Zweckmäßig wird hierbei für die Bergfahrt keine Falltür, sondern ein Stemmtor verwendet.

Ob solche Tore auch für Kähne und kleine Motorboote benutzbar wären, ist allerdings fraglich. Deshalb erscheint mir mein früherer Vorschlag, elektrische Kraft zum Oeffnen der Tore zu benützen, eines eingehenderen Studiums würdig. Unter dem Eindrucke der Inflation konnte man Bau- und Betriebskosten elektrisch betriebener Tore wenigstens bei Nebenwasserstraßen für zu groß halten. Inzwischen dürften sich die Anschauungen aber doch allgemein gewandelt haben. Die Tore lassen sich schon mit geringer elektrischer Kraft öffnen. Der unbedeutende Stromverbrauch, die Kleinheit und der billige Preis der benötigten Kraftmaschinen lassen deren Verwendung auch bei Nebenkanälen als empfehlenswert erscheinen. Auch die Betriebszuverlässigkeit elektrischer Motoren steht außer Zweifel. Ferner ist es heute ein leichtes, mit diesen auch räumlich begrenzte Bewegungen (Drehung der Torflügel um einen rechten Winkel) durchzuführen.

Damit wird die Kraftleistung des Fahrzeuges darauf beschränkt, einen Kontakthebel zu drehen, der bei geschlossenem Tor als wagerechter Stab senkrecht zur Fahrtrichtung über dem Wasserspiegel in einiger Entfernung vor dem Tore liegt. Das ankommende Schiff schiebt den Kontaktstab beiseite. Dieser dreht sich hierbei um seinen am Ufer befindlichen Drehpunkt in horizontaler Ebene und schaltet auf diese Weise wie üblich den Strom ein. Nach Passieren des Schiffes schnellt der Stab in der Weise der federnden Pendeltüren von selbst wieder in seine Ruhelage senkrecht zur Kanalachse zurück und das Tor, hierdurch der elektrischen Kraft beraubt, die es öffnete, fällt wie ein Falltor von selbst wieder vollständig zu. Ein Stromverbrauch findet also nur in der Zeit des Durchgangs des Schiffes durch das Tor statt, und zwar, wie bemerkt, nur ein geringer.

Damit ist dem Schiffahrtskundigen zunächst der Einwand genommen, daß das Oeffnen des Tores an sich irgend welche nennenswerte Anforderungen an das Fahrzeug stellt. Bleibt noch die Ueberwindung der Strömung im offenen Tore durch das Schiff! Bei Talfahrt bestehen hierbei überhaupt keine Bedenken. Im Gegenteil! Es muß ein sehr angenehmes Fahren sein, sich durch die langsame Strömung durch das offene Tor treiben zu lassen und hierbei einen Impuls zu gewinnen, der das Schiff bei stärker fallendem Talboden ohne Aufwendung von Maschinenkraft und ohne Schleusenaufenthalt dahintreibt. Genau wie bei einer Flußtalfahrt. Bei der Bergfahrt ist die Strömung am Stau zu überwinden. Bei Oeffnen des Tores stellt sich sofort durch Wasserspiegelausgleich an der Torstufe ein Gefällswasserspiegel ein, der dem Stau in der Durchflußöffnung einer Flußbrücke ähnelt, aber insofern bei Bergfahrt günstiger wirkt als dieser, als das Wasser erst aus der Ruhe, also ohne Fließgeschwindigkeit in strömende Bewegung gebracht werden muß und eine größere Geschwindigkeit von 1,5 bis 2 m nur unmittelbar am Tore selbst vorhanden ist. Nach den bisherigen Erfahrungen der Schiffahrt in der Ueberwindung von Brückenstauen liegen somit auch bezüglich dieses Punktes keine Bedenken vor. Die größere Kraftanforderung der Schleppschiffe bei ständig wiederholter Ueberwindung solcher Strömung verursacht einen etwas größeren Brennstoffverbrauch, der aber durch die Ersparung an Brennstoff während der Talfahrt wieder aufgewogen wird.

Es dürfte wohl möglich sein, daß bei sehr steilem Talgefälle, wo mithin die Tore nahe aneinanderrücken, ein längerer Schleppzug 2 oder 3 Tore zu gleicher Zeit geöffnet hält, auch bei Bergfahrt. Dann würde gerade für diese Strecke auf Schleppzuglänge das eingangs gewählte Bild des geräumigen Flusses ohne Strömung und ohne Wasserverluste ungefähr zutreffen. Die Wasserverluste sind nämlich nach dem Ergebnisse der Rechnung erheblich geringer als beim Schleusenbetriebe, weil nur während der kurzen Zeit des Schiffsdurchgangs am Tore Wasser in den kleinen Zwischenraum zwischen Schiff und Durchflußöffnung mit mäßiger Geschwindigkeit abfließt. Der geringe Wasserverbauch ist mitunter von entscheidender Bedeutung für den Kanalbetrieb. Manches Kanalprojekt ist schon daran gescheitert, daß nicht genügend Wasser für den Schiffahrtsbetrieb zur Verfügung gestellt werden kann.

Zusammenfassend werden die Hauptvorteile des Torkanals nachstehend nochmals genannt:

1. Der Torkanal ist erheblich billiger als ein großstufiger Kanal, denn es fehlen hohe Dämme und tiefe Einschnitte, welche große Erdmassenbewegungen auf große Transportlänge erfordern. Kostspielige und dabei emfindliche Dammdichtungen kommen nicht vor, weil Dammstrecken fehlen. Die Tore werden, entsprechend ihrer geringen Beanspruchung durch den niedrigen Stau, so leicht gebaut und deshalb so billig, daß sie, typisiert und normalisiert auch in großer Zahl nicht die hohen Kosten einer Schleppzugschleuse erreichen.
2. Die Wasserersparnis gestattet mit größerer Sicherheit einen lebhaften Schiffahrtsbetrieb bezw. eine Ausnutzung des überschüssigen Wassers an anderer Stelle zu Kraftzwecken.
3. Die Landwirtschaft wird gefördert durch Vermeimeidung nicht normaler Grundwasserstände neben

der Schiffahrtsstraße. Bei hohen Dämmen steigt, bei tiefen Einschnitten fällt der Grundwasserspiegel in einer den landwirtschaftlichen Ertrag benachteiligenden Weise. Die Fischzucht wird gefördert durch Schaffung großer Wasserprofile mit schwacher Strömung.

4. Die Schiffahrt erfolgt ohne Schleusenaufenthalt.
5. Soweit Schleusen durch Tore ersetzt werden, wird das Personal für den Schleusenbetrieb erspart.
6. Die Hochwasserabführung erfolgt selbsttätig, weil schon ein kleiner Ueberstau die Torflügel nach Bedarf öffnet. Dabei erreicht die Wassergeschwindigkeit im geräumigen Kanalprofil bei weitem nicht die im ursprünglichen Gerinne. Geschiebeführung innerhalb des Kanals und aus den Zuflüssen wird demnach vermieden.

2. Anwendungen.

Im allgemeinen kommt ein Torkanal in allen Fällen nicht in Frage, wo der Schiffahrtskanal oder auch der durch Großstufen schiffbar gemachte Fluß zugleich zur Führung des Wassers für Wasserkraftwerke mit Vorteil benutzt werden kann. Dabei wird vorausgesetzt, daß es gelingt, ein aus Kostengründen knappgehaltenes Kanalprofil dauernd frei von Geschiebeführung durch die Geschwindigkeit des Kraftwassers zu halten. Andererseits könnte selbst ein größerer Fluß ganz oder teilweise in einen Torkanal verwandelt werden, wenn seine Wassermengen weit überwiegend bei günstigen Geländeverhältnissen in einen ausgesprochenen Kraftwasserkanal mit kleinerem konzentrierten Profil und befestigter Sohle abgeleitet würden. Die heutigen Wirtschaftsverhältnisse fordern indessen, Schiffahrts-, und Wasserkraftnutzung aus Kostengründen im allgemeinen in einen Wasserlauf zu verbinden.

Anders liegen die Dinge da, wo die Wassermenge so klein ist, daß sich eine Wasserkraftanlage nicht lohnt. Solche Fälle gibt es allerdings reichlich. Schon bei typischen Schiffahrtskanälen, welche nicht als gestaute Flüsse anzusprechen sind, ist die Frage von Fall zu Fall ernstlich zu erwägen, ob bei einer bestimmten im Bereiche des Möglichen liegenden Frequenz des Schleusenkanals durch Fahrzeuge noch so viel Kraftwasser nebenher zur Verfügung bleibt, daß sich die Anlage kostspieliger Wasserkraftwerke neben den Schleusen lohnt. Bereits hier würde also der erheblich billigere Torkanal in Anbetracht seiner sonstigen Vorzüge, sein einwandfreies Funktionieren vorausgesetzt, als überlegener Konkurrent auftreten.

Wenden wir uns nun zu den unzähligen kleinen Wasserläufen, welchen mangels genügender Wassermenge und größeren Gefälles nach den Grundsätzen unserer Großwasserkraftversorgung bestimmt für alle Zeiten keine wenn auch noch so kleine Wasserkraftanlage lohnen, wohl aber in vielen Fällen die Anlage eines Schiffahrtswegs durch billigen einfachen Aufbau des Wässerchens mittels Tore zu einem geräumigen Schiffahrtskanal.

Hier kommen wir zu einem Punkte, der dringend einer ausführlichen Besprechung bedarf, die er bisher noch nirgends erfahren hat. Bekanntlich harren in Deutschland verschiedene große Projekte ihrer Durchführung, so besonders die Vollendung des Mittellandkanals mit anschließender Schiffbarmachung der Saale und fortgesetzt, der Schiffahrtsweg nach Leipzig, die Weser-Main-, die Main-Donau- und die Neckar-Bodensee-Verbindung, sowie die Donau-Straße bis Ulm. Weniger wäre mehr! In jeder dieser Anlage werden so hohe Kapitalien investiert, daß es die einfachste und naheliegendste Forderung einer gesunden Wirtschaft ist, lieber die Arbeiten nach der Reihe, als gleichzeitig zu beginnen und desto beschleunigter die angefangenen Projekte zu Ende zu bringen. Es hat beispielsweise keinen Zweck, eine vom Weltverkehr abgeschlossene Wasserstraße Leipzig-Halle schon jetzt zu bauen zu beginnen und das angelegte Kapital vielleicht noch jahrzehntelang nahezu brach liegen lassen zu müssen.

Darüber hinaus ist aber noch die weitere Forderung zu stellen, es nicht bloß beim Bau des Hauptkanals bewenden zu lassen. Kanäle sollen in erster Linie der Erschließung von Bergbau, Industrie und Landwirtschaft dienen. Als bloße Durchgangsstraßen für Handel und Weltverkehr können sie das angelegte Kapital selbst bei nebenhergehender Nutzung von Wasserkräften nicht immer reichlich genug verzinsen. Der Nutzen, den Schiffahrtsstraßen durch Erschließung des Landes stiften, ist der weitaus wichtigste, wenn er auch zahlenmäßig kaum berechnet werden kann. Von der Hauptader der großen Weltverkehrswasserstraßen müßten demnach möglichst viel Aderverzweigungen von Nebenwasserstraßen ausgehen, welche zu ergiebigen Bergbau-, Forst- oder landwirtschaftlichen Gebieten führen, natürlich immer vorausgesetzt, daß die Baukosten niedrig genug bleiben, um eine Rentabilität der Nebenwasserstraßen zu gewährleisten. Aus diesem Grunde wäre zu prüfen, ob es sich nicht lohnt, lieber bevorzugte Zubringerlinien in Form der erheblich billigeren Torkanäle gleichzeitig mit der Hauptlinie mit den verfügbaren Mitteln herzustellen, anstatt an allen Stellen mit den Hauptkanalbauten gleichzeitig zu beginnen und jahrzehntelang sich mit der Unrentabilität halbfertiger oder vom Weltverkehre vorläufig abgeschlossener Hauptwasserstraßen zu belasten.

Ein anderes Problem, dessen Lösung freilich noch nicht dringend ist, betrifft die Schaffung einer Wasserstraße über die Alpen. Sollte aber in absehbarer Zeit die Großschiffahrt rheinaufwärts bis zum Bodensee Wirklichkeit werden, dann wird die Frage des Alpen-Kanalbaues ziemlich nahegerückt. Freilich kann man auch durch einen leistungsfähigen Rhein-Rhone-Kanal einen kurzen Weg von der Nordsee zum Mittelmeer schaffen. Eine Verbindung vom Rhein (und auch Weser) unmittelbar nach Mailand würde indessen die Straße nach den Balkanländern und dem gesamten Orient noch wesentlich verkürzen.

Es gibt nur eine Form für einen derartigen Kanalbau und das ist die, dem immer steiler werdenden Talboden des Gebirgstals solange als möglich zu folgen. Eine bei großem Talgefälle häufige Schleusenanordnung würde kaum zu bewältigende Erdarbeiten verursachen. Die Dämme und Einschnitte würden zudem die oft geringe Breite der Gebirgstäler in unzulässiger Weise vollständig ausfüllen. Eine Verlegung des Kanals in die Seitenhänge ist bei deren Steilheit und der Notwendigkeit der Ueberbrückung von dicht aneinandergereihten Seitengerinnen (Wildbäche und Runsen) ausgeschlossen. Der Wasserlauf müßte also dem Talboden angeschmiegt wie eine Landstraße folgen, könnte mithin nur die Form eines Torkanals haben. Nur hohe steile Talbodenstufen würden durch wassersparende Schleusen oder Hebewerke überwunden. In einer solchen Wasserstraße wäre eine Geschiebeführung unmöglich. Durch die riesige Profilvergrößerung des ursprünglichen Gebirgsbachs würde selbst bei Hochwasserabfuhr mit halbaufgedrückten Toren die Wassergeschwindigkeit so gering, daß das den Alpenwässern eigene grobe Geschiebe unmöglich bewegt werden könnte. Allerdings müßte die Einmündung von Wildbächen gleichfalls entsprechend gesichert werden. Talsperren-Anlagen werden zur Regelung der Hochwasserführung und Vermeidung von Katastrophenhochwässern allerdings unentbehrlich. Sie wären aber vielleicht auch notwendig, um der Scheitelhaltung das erforderliche Betriebswasser zuzuführen mittels geschlossener Rohrleitungen vom Stausee zur Haltung. Die Haltung selbst hätte die Form eines Doppel-Tunnels für getrennte Fahrtrichtungen. Das Tunnelprofil würde allerdings größer wie bei Eisenbahntunnels. Da es so knapp wie möglich gehalten werden müßte, wäre durch zahlreiche Querschläge zwischen beiden Tunnels Sorge zu treffen, eine Wasserverdrängung

durch das Fahrzeug im Tunnel zu ermöglichen. Nach dem Stande der heutigen Bautechnik bestehen wohl keine Bedenken bezüglich der Ausführbarkeit eines solchen Bauwerks. Anstelle der bei Bahnlinientrassierung angewandten Kurven- und Schleifenentwicklung unmittelbar vor und hinter dem Tunnel tritt die Errichtung von Schiffshebewerken oder von Schachtschleusen mit Vorrichtungen zu beträchtlicher Wasserersparnis. Eine Untersuchung der Kosten und die Abwägung von Vor- und Nachteilen hätte zu entscheiden zwischen höherer und kürzerer oder niedrigerer und längerer Tunnelanlage.

Eine besonders wichtige Aufgabe fällt den Torkanälen bei erfolgreicher praktischer Erprobung ferner noch zu. Das ist die wirtschaftliche Erschließung von Kolonien, überhaupt von großen, noch unkultivierten Ländern mit üppigem Reichtum an Rohprodukten, wie Kohle, Erzen, Petroleum, Pflanzen oder Tieren. Namentlich gilt dies für waldreiche Länder oder Gebiete mit dichter Tropenvegetation, wo Hochwasserkatastrophen infolge der Zurückhaltung der Niederschläge durch den Pflanzenwuchs nicht in einer den Betrieb des Torkanals bedrohenden Weise auftreten können. In solchen Ländern sind die natürlichen Wasserwege am meisten besiedelt und am fruchtbarsten. An ihnen liegen die künftigen Brennpunkte für Handel und Kultur, in denen sich die Reichtümer des Landes sammeln, und von denen aus das Land seinen mächtigen Impuls zur Kultivierung erhält. Es ist leicht einzusehen, daß solche jungfräulichen Gebiete ohne sonstige wichtigere feste Verkehrsstraßen am besten von den schiffbar gemachten natürlichen Wasserwegen aus erschlossen werden können. Die Frage der Wasserkraftnutzung ist hier zumeist noch von untergeordneter Bedeutung. Ausschlaggebend ist die Möglichkeit, mit den geringsten Anlagekosten schiffbare Wasserwege zu schaffen und deshalb empfiehlt sich gerade in solchen Fällen die Anlage von billigen Torkanälen, welche sich ohne Dämme und Einschnitte der Talsohle anschmiegen. Die Erdarbeiten bestehen nur in einer Verbreiterung und Vertiefung der begradigten Flußrinne von der Stelle ab, wo die Tiefe des Flusses für Schiffahrtszwecke zu gering wird. Es wird im allgemeinen nur die untere Hälfte des künftigen Kanalprofils ausgegraben und durch beiderseitige Anschüttung und folgenden Aufstau durch Kanaltore wird in dieser Weise aus einem beliebig kleinen Gerinne eine vollwertige Schiffahrtsstraße gebildet. Die Erdarbeiten sind also denkbar gering, ebenso die sonstigen Ausbaukosten. Vermutlich würde meistens ein Bahnbau in welligem Gelände teurer werden. Bei kleinen Wasserläufen erfolgt ein Wasserabfluß nur gelegentlich der Toröffnung durch ein Schiff, bei größeren auch ständig über die Torkanten und durch die teilweise durch Wasserdruck geöffneten Tore. Steile Talgefälle, verbunden mit sogen. Stromschnellen, lassen sich besonders bei kleineren Flüssen bei starker Verringerung der Torabstände durch dieses Stauverfahren mittels Kanaltore sicherlich auf die am wenigsten kostspielige Weise schiffbar machen. Indem die Torkanäle so das Land erschließen, bereiten sie die wirtschaftliche Daseinsberechtigung künftiger Landverkehrswege vor.

Man mag sich zu den Vorschlägen stellen wie man will! Es sei sogar angebracht, scharfe Kritik zu üben. Jeder neue Gedanke, wenn er Anspruch auf Wert macht, muß schärfster Beurteilung (nicht zu verwechseln mit Vorurteil) standhalten können. Eine solche ohne Versuchsobjekt hat allerdings wenig Zweck. So mancher Einwand bezüglich Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit, der unwiderlegbar scheinen könnte, würde bei fortschreitender technischer Vervollkommnung hinfällig werden. Es ist bekannt, daß die Möglichkeit einer Eisenbahn selbst nach Erfindung der Lokomotiven von ersten Fachmännern ernstlich bestritten wurde. Ist es ferner nötig, an die Erfolge der Luftschiffahrt zu erinnern, die weit die Erwartungen sogar ihres ersten Erfinders selbst übertroffen haben? Um wieviel einfacher ist das vorstehend behandelte Problem! Es darf bestimmt ausgesprochen werden, daß, wenn der Gedanke selbst als theoretisch einwandfrei erkannt wird, praktische Hindernisse zu seiner brauchbaren Vollendung durch die fortgeschrittene Technik leicht überwunden werden.

Aber wer soll an der Sache Interesse nehmen? In einer Zeit, die sich mit so vielen anderen wichtigen und ernsten Fragen zu beschäftigen hat, die unmittelbarer am Dasein rühren. Darum ist es zweckmäßig, von Zeit zu Zeit das Thema immer wieder zu erörtern.

Die Organisation der Wasserstraßenverwaltung im Reichstage.

(Schluß aus Heft 4.)

Im Anschluß daran äußerte sich der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne ebenfalls in längerer Ansprache zu diesem Punkte:

„Meine Damen und Herren! Ich beantworte die Interpellation wie folgt:

Nach Artikel 171 der Reichsverfassung hat das Reich bis zum 1. April 1921 gemäß Artikel 97 der Reichsverfassung die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Bei den Verhandlungen über die Uebernahme der Wasserstraßen entstand eine Meinungsverschiedenheit, ob das Reich, wie es glaubte, selbständig eine eigene Wasserstraßenverwaltung schaffen könne nnd ob hierzu die Zustimmung der Länder, wie diese glaubten, erforderlich sei.

Da bis zum Termin des 1. April 1921 eine Einigung über die Durchführung des Artikels 97 nicht vorauszusehen war, wurde reichsseitig im Januar 1921 der Staatsgerichtshof mit dem Antrag u. a. angerufen, zu erkennen, daß das Reich berechtigt sei, eine eigene Wasserstraßenverwaltung selbständig einzurichten. Reich und Länder einigten sich dann durch Staatsvertrag dahin, daß vom 1. April 1921 ab die nunmehr in das Eigentum des Reichs übergegangenen Reichswasserstraßen durch die Länderbehörden auf Anweisung und Kosten des Reichs verwaltet werden sollten, bis über verschiedene noch ausstehende Punkte eine endgültige Einigung herbeigeführt worden sei, daß somit eine reichseigene Wasserstraßenverwaltung zunächst nur in der Zentralinstanz einzurichten sei. Das Verfahren vor dem Staatsgerichtshof ruhte. Bei den Verhandlungen trat der Gedanke zutage, daß es zweckmäßig wäre, ein allgemeines Reichswasserrecht zu schaffen und nach Schaffung desselben auf diesem die reichseigene Wasserstraßenverwaltung aufzubauen. Das Reich hat den Vorentwurf eines solchen Rechtes aufgestellt, der zum Gegenstand eingehender Verhandlungen mit den Ländern gemacht wurde. Diese Verhandlungen führten nicht zum Ziele, da sehr erhebliche Bedenken der Länder gegen das neu zu schaffende Reichsrecht im Hinblick auf die enge Verbindung der Reichswasserstraßen mit der Landeskultur hervortraten, auch geltend gemacht wurde, daß von einem Teile der Länder erst vor kurzem ein Wasserrecht nach jahre-, teilweise jahrzehntelangen Bemühungen geschaffen worden sei.

Um in der immer dringender werdenden Organisationsfrage weiterzukommen, hat das Reich in Achtung dieser

Bedenken vor mehr als Jahresfrist den Gedanken der Schaffung eines allgemeinen, die ganze Materie umfassenden Wasserstraßenrechts zurückgestellt und den Ländern vorgeschlagen, zunächst ohne ein solches eine Reichswasserstraßenverwaltung in der Mittel- und Unterinstanz einzurichten. Die Reichsverfassung hat eine so weitreichende materielle Rechtsvereinheitlichung nicht zur Bedingung der Reichswasserstraßenverwaltung gemacht, und in der Praxis hat sich auch eine Reichswassersstraßenverwaltung mit verschiedenen Rechten in den einzelnen Landesteilen als möglich erwiesen. An die Länder wurde weiter die Bitte gerichtet, in mündlichem Benehmen zu untersuchen, wie nach Maßgabe der bestehenden Rechte eine Reichswasserstraßenverwaltung einzurichten sein möchte. Hiermit erklärten sich die Regierungschefs der Länder einverstanden, und es ist auch auf dieser Grundlage mit einzelnen Ländern in Verhandlungen eingetreten. Trotz allen Bemühens gelang es jedoch nicht, mit dem an den Wasserstraßen größtbeteiligten Lande, Preußen, überhaupt zu einer Verhandlung zu kommen, obwohl das Reich monatelang sich zu solchen bereit hielt und an die Einleitung ständig und dringlich mahnte.

Als weiterhin erkennbar wurde, daß das grundsätzlich bisher nicht bestrittene Recht auf eine eigene durchorganisierte Reichswasserstraßenverwaltung nunmehr wiederum streitig wurde, hat die Reichsregierung im November v. J., nachdem auch eine Chefbesprechung mit Preußen nicht zu der Eröffnung der Verhandlungen führte, sich entschlossen, das beim Staatsgerichtshof ruhende Verfahren wieder aufzunehmen. Ein entsprechender Antrag ist an den Staatsgerichtshof gestellt und das Verfahren wieder in Gang gebracht worden. Letzthin hat die Preußische Staatsregierung erklärt, daß sie die Schaffung einer eigenen Reichswasserstraßenverwaltung nicht als den einzigen Weg zur Erfüllung des Artikels 97 der Reichsverfassung erachten könne, und ihren Wunsch nach Verhandlungen ausgedrückt, diese aber erst nach einer vorherigen Verhandlung der Länder unter sich in Aussicht gestellt.

Die Reichsregierung hält nach wie vor in Gemäßheit der Entschließung des vorläufigen Reichswirtschaftsrats vom 11. September 1921 und den Resolutionen des Reichstags Müller-Franken und Genossen Nr. 727 des Reichstags, 1. Wahlperiode 1920/21, Ausschuß für den Reichshaushalt, und des Beschlusses des Reichstags vom 13. Mai 1922 daran fest, daß die Erfüllung des Artikels 97 der Verfassung nur durch eine eigene Reichswasserstraßenverwaltung möglich ist und daß, da alle Verhandlungen im weiteren und beschränkten Sinne zu einem Ziel nicht geführt haben, die Rechtsfrage durch den Staatsgerichtshof vorab geklärt werden muß. Die Reichsregierung ist durch die nunmehr fast vier Jahre währende Mediatverwaltung zu der unbedingten Ueberzeugung gelangt, daß durch diese eine ordnungsmäßige Verwaltung, welche den Interessen des Reichs hauptsächlich auch in finanzieller Beziehung Rechnung trägt, nicht geführt werden kann.

Die Reichswasserstraßenverwaltung erfordert eine jährliche Ausgabe des Reichs von rund 150 Millionen Reichsmark. Das Reich ist nicht in der Lage, wie die Erfahrung gezeigt hat, diejenigen Sicherungen in finanzieller Hinsicht, welche das Finanzministerium für notwendig hält, durchzuführen. Der Herr Sparkommissar, der sich mit der Angelegenheit eingehend beschäftigt hat, kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, daß die derzeitige Verwaltung vollkommen unübersichtlich und von vielfacher Doppelarbeit durchsetzt ist; er verlangt daher eine baldige klarere, einheitlichere Dezentralisation. Die allgemeinen Verwaltungsanordnungen des Reichs stimmen häufig mit den in den Länderverwaltungen üblichen Systemen nicht überein. Auch hieraus ergeben sich Weitläufigkeiten und Unklarheiten. Vereinfachungen und Zusammenlegungen in der Verwaltung sind außerordentlich erschwert. Das Personal fühlt sich in der Doppelstellung als Länderbeamte für Reichszwecke unsicher sowohl in sachlicher wie in persönlicher Hinsicht. Dem Reiche selbst ist in der Personalverwaltung nur eine sehr beschränkte Einwirkungsmöglichkeit gegeben, die die Erledigung der Personalangelegenheiten nur verzögert. Die für eine tatkräftige Verwaltung notwendige enge Verschmelzung des ganzen Beamtenkörpers fehlt, sodaß auch gerade aus den Beamtenkreisen selbst der dringende Wunsch geäußert ist, endlich klare Verhältnisse zu schaffen.

Das Reich ist nach wie vor in gesteigertem Maße der Auffassung — und das ist das Entscheidende —, daß die gegenwärtige schwierige wirtschaftliche Lage Deutschlands zumal nach der Abtrennung der Eisenbahn eine Zusammenfassung sämtlicher Verkehrsmittel zu einer einheitlichen Verkehrspolitik notwendig macht. Eine solche Verkehrspolitik kann nach den bei den großen Wasserstraßenländern in Jahrzehnten gemachten Erfahrungen nur von dem betrieben werden, welcher Bau und Betrieb selbst in der Hand hat.

Die Interessentenvertretung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt, der Reichsausschuß für deutsche Binnenschiffahrt, hat sich nachdrücklich für die Durchorganisation ausgesprochen. Auch die Wirtschaftsgebiete des Rheins unterstützen den Standpunkt der Reichsregierung. Die hierdurch notwendige Schaffung neuer Reichsbehörden gründet sich auf eine bestimmt abgegrenzte, dauernde Aufgabe der Reichsregierung und steht mit dem Ziele der Einschränkung sonstiger, vorübergehend gegründeter Reichsstellen nicht in Widerspruch.

Demgegenüber sind die Besorgnisse, welche von den Ländern vorgebracht worden sind, es könnten ihre Landeskulturinteressen bei einer Durchorganisation der Reichswasserstraßenverwaltung gefährdet werden, nicht begründet. Es darf hierbei zunächst noch einmal darauf hingewiesen werden, daß der gegenwärtige, durch den Staatsvertrag von 1921 geschaffene Zustand der Verwaltung der ist, daß in der Zentralinstanz bereits eine eigene Reichswasserstraßenverwaltung besteht, welcher die Landeskulturverwaltung gegenübersteht. Es liegt auf der Hand, daß eine Gefährdung der Landeskulturinteressen in erster Linie eintreten kann bei Ausführung der großen Wasserbau-, insonderheit der Kanalprojekte. Diese werden aber hinsichtlich Umfangs und technischer Gestaltung in der Zentralinstanz festgelegt und schon bei dem gegenwärtigen Zustande der Verwaltung mit der Zentralinstanz der Länder eingehend beraten. Es ist keine Klage vorhanden, daß etwa hierbei die Interessen der Länder nicht gewahrt werden. Die jetzt hervorgetretenen Besorgnisse können sich also nur darauf erstrecken, daß die wasserwirtschaftlichen und kulturtechnischen Belange der Länder in der Mittel- und Unterinstanz bei Durchorganisation der Reichsverwaltung zu kurz kommen könnten. Hier können füglich Besorgnisse der Länder kaum auftreten, da der in Artikel 97 Absatz 3 hierfür besonders festgelegte Schutz durch die Aufrechterhaltung der Landesgesetze in der von den Landesregierungen selbst gewählten und in der langjährigen Praxis bewährten Form wie bisher durchgeführt werden soll.

Inwieweit fernere Sicherungen notwendig seien, sollte Gegenstand der angebotenen Verhandlung sein. Es wird auch Aufgabe des weiteren Benehmens mit den Ländern sein, eine möglichst innige Zusammenarbeit der künftigen Reichsbehörden mit den an den Wasserläufen interessierten Landesbehörden sicherzustellen. Die Reichsregierung ist überzeugt, daß diese Zusammenarbeit sich bei klarer Trennung des Behördenaufbaues besser wird erreichen lassen als in der gegenwärtigen, zu vielfachen Reibungen und Unklarheiten führenden Mischung. Die Erfahrungen im Lande Preußen haben aber weiter gezeigt, daß eine Tren-

nung der Verkehrs- und Wasserbauverwaltung von der Landeskulturverwaltung, wie sie dort seit Jahrzehnten bestand, zu keiner Gefährdung der Landeskulturinteressen geführt hat und seit mehreren Jahrzehnten ein Eingreifen des Staatsministeriums nicht notwendig gemacht hat. Es ist selbstverständlich, daß das Reich bei allen Ausführungen von Verkehrswasserbauten und bei der Wasserstraßenverwaltung überhaupt aufs engste mit den Ländern zusammenarbeiten wird, und es ist bereit, durch Vereinbarung mit den Ländern seine Verwaltung entsprechend zu gestalten und Einrichtungen zu schaffen, welche diesen begründeten Anspruch der Länder sichern."

Weiter besprach diese Frage auch der Abgeordnete Dietrich-Baden:

„Meine Damen und Herren! Ich habe mit lebhaftem Interesse den Ausführungen zugehört, die der Herr Reichsverkehrsminister hier gemacht hat, und ich verkenne nicht, daß ein großer Teil der Gesichtspunkte, die er vorgetragen hat, auch von uns gebilligt werden kann. Im übrigen haben wir aber schon damals, als jener Artikel der Reichsverfassung gemacht wurde, außerordentliche Bedenken dagegen geäußert, und ich darf bei aller Billigung einzelner Ausführungen, die der Herr Minister gemacht hat, mir doch erlauben, hier auf einige Bedenken hinzuweisen, die auf unserer Seite, das heißt auf Seiten derer, die damals die Interessen der Länder vertraten, bestanden haben und wohl auch heute noch bestehen.

Es mag richtig sein, daß man eine großzügige Verkehrspolitik und eine großzügige Tarifpolitik auf den deutschen Binnenwasserstraßen nur dann betreiben kann, wenn man diese Wasserstraßen auch zentraliter verwaltet. Aber die Sorge, die wir haben, ist die, daß diese Zentralisation in Berlin — ich habe das auch schon im Ausschuß gesagt — dazu führt, daß die Dinge draußen in den abgelegenen Teilen des Reiches nicht mehr mit der Schärfe gesehen werden, wie sie jetzt gesehen werden, wo die Instanz, die sie bearbeitet, näher an den Dingen liegt.

Aber ich wollte mich über diesen Gesichtspunkt noch hinwegsetzen. Dagegen habe ich die große Sorge, daß diese Zentralisation nicht zu einer Vereinfachung der ganzen Dinge führt, wenn sie rücksichtslos durchgeführt wird, sondern zu einer Komplizierung.

Ich bin nicht dagegen, daß ein einheitliches Reichswasserstraßenrecht geschaffen wird. Aber ich glaube nicht, daß, wenn man eine einheitliche Reichswasserstraßenverwaltung schafft, diese Verwaltung nachher billiger sein wird, als wenn man die Verwaltung dieser Wasserstraßen mittelbar durch die Länder besorgen läßt. Es sollte doch wirklich möglich sein, hier einen Weg der Verständigung zu finden. Es ist außerordentlich betrübend, daß Preußen in dieser Sache, sagen wir einmal, die Etikette dem Reich gegenüber nicht genügend gewahrt hat und nicht immer auf das geantwortet hat — wenn ich recht verstanden habe —, was das Reich in der Sache geschrieben hat. Aber ich glaube, Preußen hat in den Verhandlungen, die in Heidelberg, wenn ich mich recht erinnere, stattgefunden haben, doch allerhand Gesichtspunkte für seinen Standpunkt vorgetragen, die der Herr Reichsverkehrsminister nicht erwähnt oder wenigstens nur zum Schluß gestreift hat. Das ist die Tatsache, daß heute die zuständigen preußischen Instanzen, welche diese hier in Rede stehenden Angelegenheiten besorgen, zugleich diejenigen Instanzen sind, die eine Menge anderer preußischer Dinge besorgen, und daß in dem Augenblick, wo die Zentralisation durchgeführt ist, nun die Preußen eine Sonderorganisation neben der Reichsorganisation schaffen müssen. Aus diesem Grunde wird, fürchte ich, nicht eine Kostenersparnis, sondern eine Kostenvermehrung entstehen, wie wir leider Gottes immer gesehen haben, daß, sobald etwas in Berlin zentralisiert wurde, es nicht billiger, sondern teurer geworden ist.

Trotzdem wollen wir von uns aus zunächst diesen Verhandlungen grundsätzlich nichts in den Weg legen, Herr Reichsverkehrsminister! Aber es wäre gut, wenn versucht würde, eine Verständigung nach der Richtung zu finden, daß zwar das Reich die Leitung dieser Dinge gleichmäßig in allen Staaten in die Hand bekommt und nicht in dem einen Staat so und in dem anderen Staat so verfahren wird, daß aber die Ausführung im wesentlichen zunächst einmal in den Händen der jetzt vorhandenen Behörden bleibt, und daß nicht ein neuer Apparat in Deutschland geschaffen wird.

Deswegen möchte ich Sie bitten, Herr Minister! Prüfen Sie die Sache noch einmal mit Sorgfalt, auch wenn Sie den Prozeß beim Staatsgerichtshof gewinnen, bevor Sie brutal über die Länder hinweggehen. Wir werden ja auch unsererseits schließlich noch in dieser Angelegenheit mitzureden haben."

Jahresbericht 1923 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Der Jahresbericht der Zentralkommission für das Jahr 1923 — das Jahr des Ruhrkampfs — ist nunmehr erschienen.

Der Bericht entspricht im großen und ganzen der bisherigen Form, jedoch ist der Stoff z. T. neu geordnet. Die in gedrängter Form wiedergegebene Tätigkeit der Zentralkommission ist diesmal an die Spitze gestellt. Wie bekannt, wurden die Berichte früher von dem Hessischen Rheinschiffahrtsdelegierten, dem nunmehr verstorbenen Professor Dr. Ing. Koch bearbeitet und gezeichnet.

Der vorliegende Bericht für 1923 schließt mit dem Satze: „Der Jahresbericht wurde von der Zentralkommission genehmigt". Daran ist zu erkennen, daß der Jahresbericht nunmehr von dem Generalsekretariat der Zentralkommission aufgestellt wird. Der Entwurf unterlag sodann der Prüfung durch eine Kommission unter dem Vorsitze des Hessischen Rheinschiffahrtsdelegierten Dr. Kranzbühler.

In dem ersten Abschnitt „Amtliches" sind zwei Seiten dem Ruhreinbruch und seiner Behandlung in der Zentralkommission gewidmet. Besonders hervorzuheben ist, daß in diesem Abschnitt auch die neuen Bestimmungen für die Rheinschifferpatente enthalten sind, denen die deutsche Regierung zuzustimmen im Begriffe steht.

Der über die Fahrwasserverhältnisse des Stromes handelnde Abschnitt läßt die günstigen Wasserstände erkennen, ihnen war es bekanntlich zu verdanken, daß die gewaltsamen Eingriffe in die Schiffahrt durch die Ruhraktion nicht zu ungünstigeren Transportergebnissen und größeren Havarien geführt haben als es die zahlenmäßigen Angaben über den vorzugsweise in holländischer und französischer Hand ausgeführten Verkehr erkennen lassen.

Die in dem Berichtsjahre gemachten Geldaufwendungen für die Bauten am Strom und in den Häfen lassen sich, wenigstens soweit Deutschland in Frage kommt, mit früheren Angaben nicht vergleichen, da es sich um Papiermarkbeträge handelt, die für die Strombauten allein den Betrag von rund 210 000 000 000 000 Milliarden Papiermark erreichen. Von den ausgeführten Hafenbauten sind besonders die schweizerischen, vor allem Klein-Hüningen, zu erwähnen, während Deutschland durch seine Währungs-

und die Ruhrkampfverhältnisse in dieser Beziehung äußerst beengt war.

In dem vorliegenden Berichte sind zum Unterschiede von vorangehenden auch Angaben über den Bestand der Flotten der einzelnen an der Rheinschiffahrt beteiligten Staaten gegeben, die von allgemeinem Interesse sein dürften. Für Deutschland liegen Angaben nicht vor. Demnach besitzen:

	Schlepper:		Rheinkähne:		Kanalkähne:	
	Zahl	PS	Zahl	t	Zahl	t
Schweiz	4	3400	56	50900	4	1200
Frankreich	51	30584	259	308766	—	—
Niederlande	412	?	3219	?	?	?

Die Zahl der im Jahre 1923 zur Eichung gebrachten Schiffe betrug nur 188 gegen 263 des Vorjahrs, jedoch war die durchschnittliche Tragfähigkeit der geeichten Schiffe 792 t gegen 770 t im Vorjahre.

Bei der Erteilung der Schiffspatente spiegelt sich der Ruhrkampf lebhaft wieder, indem in Frankreich 44 Patente erteilt wurden gegen 1 im Jahre 1922. Die Unfallstatistik zeigt, daß trotz der gewaltigen Verringerung des Verkehrs die Zahl der Unfälle gleich geblieben ist (148 gegen 150). Auch hierhin ist eine Folge des Ruhrkampfs zu erkennen, da die geübten deutschen Rheinschiffer infolge der französischerseits getroffenen Gewaltmaßnahmen fehlten und durch ungeübtes Personal ersetzt wurden. Die Wasserstandszahlen waren gerade in der entscheidenden Periode durchaus günstig.

Am deutlichsten prägt sich naturgemäß der Ruhrkampf in dem umfangreichen Zahlenmaterial aus, das den Verkehr auf dem Rhein und in den einzelnen Häfen wiedergibt. Die bildliche Darstellung des Hafen- und Stromverkehrs zeigt gegenüber dem Vorjahre trotz der Wahl eines größeren Maßstabs eine ganz erhebliche Schwindsucht. Ist doch der Bergverkehr von Rotterdam bis Duisburg von 11,64 Millionen t auf 7,14 gefallen, der Bergverkehr in der Gebirgsstrecke von 14,43 auf 4,02, also auf weniger als ein Drittel und weniger als ein Viertel des Verkehrs im Jahre 1913. Nur auf der Strecke Straßburg-Kehl ist eine kleine Mehrung festzustellen von 1,44 auf 1,89 Millionen t, die allerdings unbedeutend ist, zumal in dieser Zahl auch 0,55 Millionen t enthalten sind, die nach Basel weitergingen. Erschreckend ist der Rückgang des Mannheimer Bergverkehrs von 6,03 Millionen t auf 0,67 und der des Duisburger Bergverkehrs von 9,43 auf nur 2,72 Millionen t. An dem gesamten Bergverkehr ist die holländische Schiffahrt und das Eindringen englischer Kohle wesentlich beteiligt. Noch deutlicher tritt der Rückgang in der bildlichen Darstellung an dem Talverkehr auf, der abwärts Duisburg-Ruhrort von 8,79 auf 1,92 Mill. t gefallen ist. Die Verkehrsabnahme in den 38 wichtigeren schweizerischen, französischen und deutschen Rheinhäfen beträgt nach dem Berichte bei der Zufuhr 56,2 % gegen 62,9 % Zunahme im Vorjahre, bei der Abfuhr 61,7 % gegen 27,4 % Zunahme im Vorjahre, im ganzen 58,5 % Abnahme gegen 46,1 % Zunahme i. V. Diese Zahlen dürfen nicht über die katastrophalen Tatsachen hinwegtäuschen, die noch deutlich in unser aller Erinnerung sind und bei den Einzelangaben des Berichts über die deutschen Häfen noch deutlicher in Erscheinung treten. Die Stilllegung der deutschen Rheinschiffahrt tritt z. B. bei Karlsruhe mit einer Abnahme des Verkehrs um 91,57 %, bei Mannheim mit 83,67 %, Rheinau mit 89,41 % in Erscheinung. Der Bericht, der für die Zusammenstellung die bisher übliche Form beibehalten hat, enthält sich eines besonderen, für jeden Kenner allerdings auch überflüssigen Kommentars. Während überall die Abnahme des Verkehrs mit dem Ruhrkampf in Zusammenhang steht, ist ganz vereinzelt, z. B. bei Düsseldorf zu erkennen, daß die Stillegung des Eisenbahnverkehrs hier eine Zunahme der Kohlenzufuhr auf dem Wasser zur Folge hatte.

Im übrigen weist die Statistik auch eine erhebliche Zahl von Lücken auf, die auf die Störungen in der deutschen Verwaltung infolge der zahlreichen Ausweisungen und sonstiger mit dem Ruhrkampf eingetretener Hemmungen zurückzuführen sind. Auf ewige Zeiten wird dieser Jahresbericht die enorme Schädigung und das gewaltige Unrecht, das an der deutschen Wirtschaft und an dem deutschen Volke durch die Ruhrbesetzung geschehen ist, kundtun. Selbst die Schweiz blieb davon nicht verschont, die nur ¼ des Verkehrs von 1922 aufzuweisen hatte.

Der Jahresbericht ist für ℳ 6,50 im Buchhandel käuflich.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Hauptversammlung des Zentralvereins in München. Die Vorarbeiten für die diesjährige Hauptversammlung des Zentralvereins, die bekanntlich vom 8.—10. Juli in München stattfinden wird, sind bereits seit längerer Zeit im Gange. Schon heute läßt sich feststellen, daß die Münchener Tagung in den weitesten Kreisen dem größten Interesse begegnet, so daß dieselbe eine wertvolle Kundgebung für die deutsche Binnenschiffahrt werden dürfte. Einladungen werden u. a. an die Vertreter der interessierten Reichs- und bayerischen Staatsministerien ergehen und es steht zu erwarten, daß den Einladungen auch von diesen Stellen in reichstem Maße Folge geleistet werden wird.

Das Deutsche Museum sowie die Deutsche Verkehrsausstellung, mit ihren reichen Schätzen aus deutscher Technik und Geschichte, nicht zuletzt aus Technik und Geschichte auch der deutschen Binnenschiffahrt, werden das ihre dazu beitragen, die Interessenten der deutschen Binnenschiffahrt zu der Tagung des Zentralvereins nach München zu ziehen.

Das Programm der Tagung ist z. Z. wie folgt vorgesehen:

8. Juli:

vorm. 10 Uhr: Besichtigung der Deutschen Verkehrsausstellung. Führer werden seitens der Deutschen Verkehrsausstellungs-Leitung gestellt. Entgegenkommenderweise hat diese für unsere Mitglieder das Eintrittsgeld von ℳ 2,— auf ℳ 0,75 ermäßigt.

Mittagessen (einfaches) in dem Hauptrestaurant der Ausstellung (R. Loe);

nachm. 3 Uhr: Besichtigung des Deutschen Museums;

nachm. 6 Uhr: Verwaltungsrats-Sitzung des Zentralvereins. Künstlerhaus, Lenbachplatz, Lenbachzimmer;

abends 8 Uhr: Begrüßungsabend.

9. Juli:

Hauptversammlung Bankettsaal des Künstlerhauses. Lenbachplatz.

I. Teil: vormittags 9½ Uhr: Geschäftliche Angelegenheiten, Geschäftsbericht usw.

II. Teil: vormittags 10½ Uhr: Begrüßungsansprache und Vorträge:

1. Vortrag des Herrn Oberbürgermeister Dr. Most über „Die deutsche Binnenschiffahrt und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung".
2. Die Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G.:
   a) die wirtschaftliche Bedeutung derselben, Herr Staatsrat Dr. von Graßmann, München,
   b) über die Technik derselben, Herr Oberbaudirektor Prof. Dantscher, München;

abends 6 Uhr: Festmahl im Bankettsaal des Künstlerhauses.

10. Juli:

vormittags: mit Sonderzug nach Passau zur Besichtigung der Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G. Die Abfahrtzeiten und günstigsten Möglichkeiten zur Rückfahrt nach München, Weiterreise nach Berlin pp. werden noch festgestellt werden.

Die Teilnehmerkarte wird sich auf etwa ℳ 12,— stellen.

Es werden Gutscheine in einem Heftchen herausgegeben.

Quartiere werden durch die Kongreß- und Verkehrsstelle München, G. m. b. H., Hauptbahnhof Südbau, nachgewiesen.

Nähere Einzelheiten werden in den nächsten Tagen den Mitgliedern des Zentralvereins durch Rundschreiben bekanntgegeben werden.

Neue Mitglieder. Dem Zentralvereine für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 4 S. 102) neu beigetreten:

a) Körperschaftliche Mitglieder:

Behörden:

Landesdirektorium der Provinz Hannover, Hannover, Schiffgraben 6.

Magistrate:

1. Magistrat Beuthen O/S.
2. Stadtrat Fürth i/Bayern.
3. Stadtgemeinde Hagen/Westf.
4. Stadtgemeinde Heidelberg.
5. Magistrat der Stadt Lüneburg.
6. Magistrat Marienburg.
7. Magistrat Merseburg.
8. Magistrat der Stadt Osnabrück (Hafenverwaltung).
9. Stadtrat Würzburg.

Industrie und Handelskammern:

1. Industrie- und Handelskammer Brandenburg a/H.
2. Handelskammer Stuttgart.

Vereine:

1. Bochumer Verein für Bergbau u. Gußstahlfabrikation Bochum.
2. Elbe Großschiffer-Vereinigung e. V., Magdeburg, Breiteweg 223.
3. Verband Obere Donau Günzburg a/Donau.

Großfirmen:

1. Ardeltwerke G. m. b. H. Hebe- und Transportanlagen, Krane, Eberswalde b/Berlin.
2. L. Bahrendt, Transportges. m. b. H., Spedition, Schiffahrt, Assekuranz, Breslau, Rosenthalerstr. 3.
3. Buderus'sche Eisenwerke A.G. Wetzlar.
4. Chemische Fabrik Griesheim-Elektron Frankfurt a/Main.
5. Elblagerhaus Aktiengesellschaft, Spedition, Lagerung, Eilschiffahrt, Magdeburg, Fürstenufer 24.
6. Farbwerke vorm. Meister Lucius & Brüning Höchst a/M.
7. Gasbetriebsgesellschaft A.G. Berlin S. 42, Gitschiner Str. 19.
8. Kammgarnspinnerei Stöhr & Co. Leipzig-Plagwitz, Elisabeth-Allee 64.
9. Kanal- u. Rhein-Schiffahrts-Ges. m. b. H., Hannover, Ferdinandstraße 19.
10. Köln-Neuessener Bergwerksverein, Altenessen.
11. Märkische Sandwerke G. m. b. H., Berlin S. 42. Inselstraße 6a.
12. Gebrüder Sulzer Akt.Ges., Maschinenfabrik und Gießereien, Ludwigshafen a/Rhein, Rheinstr. 1.
13. Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.Ges., Breslau 6, Langegasse 17.
14. Schlesische Feuerversicherungs-Ges., Breslau 6. Nicolaistadtgraben 12.
15. A.-Ges. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel, Duisburg, Ruhrorter Str. 13.
16. Vereinigte Elbe- und Saale-Spediteure Dresden. Ostra-Allee 14.
17. Vereinigung Mittelelbischer Umschlags-Spediteure Magdeburg, Fürstenufer 24.

b) Einzel-Mitglieder:

1. Paul Baumeier. Alsleben a/Saale.
2. Dr. Blaum, Oberbürgermeister, Hanau, Rathaus.
3. „Demerag" Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.G. Nürnberg, Diamastr. 104.
4. Herm. Dornhaus jun., Inhaber der Kanal- u. Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Hannover u. D.-Ruhrort zu Hannover, Fundstr. 2 A.
5. Robert Esklony, Kfm., Geschäftsführer d. Firma L. Bahrendt, Transportges. m. b. H., Breslau, Rosenthalerstr. 3.
6. Carl Fuchs, Direktor der Elblagerhaus A.-Ges., Magdeburg, Fürstenwall 16.
7. Dr. Ing. h. c. Gothein, Reichsminister a. D., Charlottenburg 4, Giesebrechtstr. 11.
8. Dr. jr. Edward Hay, Verkehrsreferent beim Deutschen Industrie- u. Handelstag Berlin C 2, Hinter dem Gießhause 3.
9. Julius Herrmann, Schiffahrt u. Spedition, Herne i/W., Schleuse 7.
10. Robert Jasmund, Geheimer u. Oberbaurat a. D., Lüneburg, Gartenstr. 104.
11. Paul Josing, Filial-Direktor der Dampfschiffahrts-Rhederei Emanuel Friedländer & Co., Breslau, Zweigniederlassung Hamburg 1, Klosterstr. 12.
12. G. Kieseritzky, Wasserbaudirektor. Stettin. Kronenhofstr. 26.
13. Rob. Kleyenstüber & Co., Reederei u. Spedition, Königsberg, i/Pr., Lizzentstr. 1.
14. Fritz Klopsch, Subdirektor. Charlottenburg 4, Bismarckstr. 72.
15. Wilh. Klusmann. Schiffahrt. Mülheim-Ruhr.
16. Kohlenhandelsgesellschaft Westfalia Wiesebrock. Schulte & Co., Hannover, Warmbüchenkamp 11.
17. Emil Mauerhoff, Oberingenieur, Techn. Zweigbüro der Firma Pohlig A.G. Köln, zu Halle a/Sa., Mühlweg 39.
18. Neufeld, Oberbaurat, Lübeck, Israelsdorfer Allee 32.
19. Carl Presser, Kommerz.-Rat, Frankfurt a/M., Roederbergweg 52.

20. Hermann Prietze, Reg.- u. Baurat, Hannover-Linden, Falkenstr. 8.
21. Emil R. Retzlaff, Reederei, Schiffsmakler, Befrachtungen, Bunkerkohlen, Stettin, Königstor 13.
22. „Rheinland" Schiffahrts- und Speditions-Gesellschaft m. b. H. Köln, Mechtildisstr. 4.
23. Dr. von Schanz, Professor, Würzburg, Sanderring 5.
24. Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft Damco, D.-Ruhrort, Jordingstr. 5.
25. Herm. Schulze i. Fa. Herm. Schulze & Co., Schiffahrt, Spedition und Lagerung, Kaufmann und Handelsgerichtsrat, Magdeburg.
26. Westdeutsche Schiffahrts-A.Ges. Köln, Agrippina-Werft.
27. Westfälische Speditions-Ges. m. b. H. Dortmund, Mallinckrodtstr. 320.
28. Wilh. Wurdack, Kapitän v. H. Direktor der Tschechoslowakischen Oder-Schiffahrts-A.-G., Eisenwerk Witkowitz (Tschechoslowakei).

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Plenarversammlung am 9. Mai 1925. Unter zahlreicher Beteiligung der Vertreter aller Stromgebiete fand am 9. Mai 1925, vormittags 11 Uhr im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt zu Berlin eine Plenarversammlung des Reichsausschusses unter dem Vorsitze des Präsidenten, Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, statt.

Zu Beginn der Sitzung referierte der Geschäftsführer des Handelsschiffs-Normenausschusses, Herr Oberingenieur Engelke, ausführlich über das Problem der Normung im Binnenschiffsbau. Der Reichsausschuß wird im Zusammenarbeiten mit den Körperschaften der einzelnen Stromgebiete sowie den sonstigen Hauptinteressenten die für die technische und wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt zweifelsohne bedeutsame Frage weiter bearbeiten.

Einen Hauptpunkt der Tagesordnung bildete die Aussprache über die Eisenbahntarifpolitik, in derem Verlaufe vor allem die Frage der Wasserumschlagstarife Gegenstand weitgehender Erörterungen war. Leider mußte festgestellt werden, daß, obwohl der Reichsausschuß in den vergangenen Monaten nichts unversucht gelassen hatte, seit der letzten Plenarversammlung nennenswerte Fortschritte nicht erzielt wurden. Dies hat seinen Grund vor allem darin, daß die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft angeordnet hat, bis auf weitere Klärung der Frage der Wasserumschlagstarife durch die von einem Verwaltungsausschusse vorzunehmenden Ausfallberechnungen und vor grundsätzlicher Entscheidung der Hauptverwaltung über die Weiterbearbeitung, von den früher in Aussicht genommenen Verhandlungen mit den Verkehrstreibenden über die Einführung von Wasserumschlagstarifen abzusehen.

Auch in der Frage der Reichskredite für die Binnenschiffahrt schweben zurzeit noch die Verhandlungen innerhalb der verschiedenen Ministerien.

Ueber den ganzen Verlauf der Tagung — es stand noch eine Reihe von anderen Punkten zur Diskussion, z. B. Einführung des Funkdienstes in der Binnenschiffahrt usw. — wird den Körperschaften sowie den Herren Vertretern des Reichsausschusses in den nächsten Tagen ein ausführlicher Bericht zugehen.

Reichswasserstraßen-Politik. Der Schiffahrtverein für die westdeutschen Kanäle e. V. Dortmund, hat in seiner außerordentlichen Hauptversammlung am 7. 3. 25 zu der Frage der Reorganisation der Wasserstraßenverwaltung Stellung genommen und eine Entschließung gefaßt, die als Druckschrift den einschlägigen Stellen zugesandt wurde. Die Entschließung hat folgenden Wortlaut:

„Der Schiffahrtverein für die westdeutschen Kanäle e. V., der auch die Schiffahrttreibenden der Weser umschließt, hat in seiner außerordentlichen Hauptversammlung vom 7. 3. 25 von der Entschließung des Industrie- u. Handelskammerverbandes Niedersachsen-Kassel betreffend Reichswasserstraßenpolitik Kenntnis genommen. Der Schiffahrtverein stellt mit Bedauern fest, daß die Stellungnahme des genannten Verbandes, die auch in direktem Gegensatze steht zu den Entschließungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages, die Belange der Schiffahrt seines Bezirkes gänzlich unberücksichtigt läßt.

Der Schiffahrtverein hält eine die Interessen aller Beteiligten gerecht abwägende Wasserstraßenpolitik nur bei einer einheitlichen bis in die untersten Instanzen durchgeführten Behördenorganisation, wie sie der Artikel 97 der Reichsverfassung vorsieht, für durchführbar. Bei Beibehaltung der mittleren und unteren Instanzen als Abteilungen der Behörden der Länder würden der Reichswasserstraßenverwaltung die Machtmittel fehlen, die ihr gestellten großen Aufgaben, die seit der Ueberführung der Eisenbahn in eine Privatgesellschaft noch an Bedeutung gewonnen haben, zu erfüllen. Die Belange der Länder sind durch das ihnen im Artikel 97, Absatz 3, gewährleistete Mitwirkungsrecht hinreichend gesichert.

Der Schiffahrtverein hält ein gedeihliches Zusammenarbeiten zwischen den Zentralbehörden und den Interessenten in den einzelnen Reichsteilen auf die Dauer nur für möglich, wenn eine einheitliche bis in die Provinzial- und Lokalinstanzen durchgebildete Reichswasserstraßenverwaltung die Wünsche der Beteiligten harmonisch verbindet und nach großen übergeordneten Gesichtspunkten zur Ausführung bringt.

Der Schiffahrtverein erwartet im Interesse der deutschen Wirtschaft, daß die Reichsregierung baldigst Schritte unternimmt, um den Artikel 97 der Reichsverfassung zur Durchführung zu bringen. Sonderinteressen einzelner Bezirke können u. E. kein Grund sein, die Entscheidung dieser für die deutsche Gesamtwirtschaft so wichtigen Frage noch weiter hinauszuschieben."

Durchgangsschiffahrt nach Ostpreußen. Der Regierungspräsident von Schneidemühl teilt mit: Der Durchgangsschiffahrtsverkehr von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und umgekehrt unter Benutzung der polnischen Durchgangswasserstraßen ist noch immer nicht in dem im Interesse der deutschen Wirtschaft gewünschten und notwendigen Umfang aufgenommen worden. Als geschäftsführende Behörde für die Durchgangsbinnenschiffahrt nach Ostpreußen nehme ich deshalb nochmals Veranlassung, gegenüber anders lautenden Mitteilungen darauf hinzuweisen, daß durch das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 der freie Durchgangsverkehr auch auf den polnischen Durchgangswasserstraßen ausdrücklich zugelassen ist. Das Abkommen ist — wie ich betonen möchte — von den beteiligten Mächten ordnungsmäßig ratifiziert und ausgeführt worden. Alle weiteren Auskünfte in dieser Frage können bekanntlich nach wie vor bei mir eingeholt werden.

c) Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe, Berlin.

Neue Mitgliedsgruppe. In der am 8. Mai 1925 stattgefundenen Verwaltungsratssitzung des Arbeitgeberverbandes wurde der Anschluß des Arbeitgeberverbandes der Hafengebiete Mannheim-Ludwigshafen e. V. Mannheim, endgültig vollzogen. Der Allgemeine Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt e. V. Duisburg sowie der Arbeitgeberverband der Hafengebiete Mannheim-Ludwigshafen Mannheim, bilden zusammen die Gruppe „Rhein" des Spitzenverbandes.

d) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Auslegung der „circa Klausel". Auf die vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer Berlin vorgelegte Anfrage, „ob im Binnenschiffahrtsverkehre bei Frachtverträgen, in denen die zu verfrachtende Ladung mit der „circa Klausel" angegeben ist, unter dieser Klausel der Vorbehalt verstanden würde, ein Mehr oder Weniger von 5 oder 10 % der vereinbarten Ladung zu liefern", hat sich der Verband dahingehend geäußert, daß bei den fraglichen Frachtverträgen unter der „circa Klausel" der Vorbehalt verstanden würde, ein Mehr oder Weniger bis zu 5 % der vereinbarten Ladung zu liefern, daß jedoch dieser Satz von 5 % in Schiffahrtskreisen als Höchstsatz angesehen würde. Die Oderreedereien z. B. erkennen, wenn bei einem Frachtabschluß und einer Quantitätsbezeichnung das Wort „circa" hinzugefügt wird, die Statthaftigkeit eines Mehr- oder Minderquantums von nur 2 % an.

Tarifierung von „Bollmehl". Dem Antrage des Verbandes, „Bollmehl", das bisher von den Schleusenbeamten als gleichwertig mit Roggenmehl angesehen und infolgedessen in Klasse II tarifiert wurde nach Klasse V „Futtermittel" zu detarifieren, hat die Regierung stattgegeben und folgende Verfügung erlassen:

„In neuerer Zeit kommt häufiger ein Mühlenerzeugnis unter dem Namen „Bollmehl" zur Verfrachtung, das bisher in Klasse II eingestuft wurde.

Dieses „Bollmehl" ist aber ein aus minderwertigem Getreide und aus dem zusammengefegten Mehl bestehendes Mühlenerzeugnis, das lediglich zu Futterzwecken Verwendung findet. Bollmehl ist deshalb wie Kleie, Maiskuchenmehl pp. als Futtermittel zur Tarifklasse V zu rechnen."

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg.

Mitgliederverzeichnis 1925/Rheinschiffahrtsadreßbuch. Soeben ist in unserer literarischen Abteilung neu erschienen das

Mitgliederverzeichnis 1925,

das gleichzeitig als

Rheinschiffahrtsadreßbuch

für unsere sämtlichen Mitgliedsfirmen von praktischem Wert ist. Es enthält außer den genauen Anschriften auch die Fernsprechnummern, Drahtanschriften, Angaben über Geschäftsgebiet, Zweigniederlassungen und leitende Direktoren sämtlicher Schiffahrts- und Hafenumschlagsbetriebe des Rheingebiets. Mit gleich eingehenden Angaben sind auch die zahlreichen Werften, Berg-, Hütten- und Eisenwerke, Mühlen und sonstigen Unternehmungen, wie auch die Handelskammern und wirtschaftlichen Verbände des Rheingebiets, sowie die Rheinhafenstädte die Mitglieder des Vereins sind, darin aufgeführt. Die Anschaffung des Mitgliederverzeichnisses, das ℳ 6.— kostet, können wir nur empfehlen.

Neuerscheinungen in der literarischen Abteilung. In unserer literarischen Abteilung, der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, sind im Rahmen der Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein" neu erschienen:

Heft 6: Die niederrheinische Messe zu Wesel. Von Dr. Wilhelm Kambs, Krefeld.

Heft 7: Zur Frage des zweckmäßigen Ausbaues und der zweckmäßigen Umänderung des Duisburger Hafens. Gutachten des Geh. Baurats Professor Dr. Ing. h. c. de Thierry.

Heft 6 behandelt Voraussetzungen, Organisation, Ausdehnung und Gestaltung der Weseler Messe und liefert in recht glücklicher Weise den Beweis für die Existenzberechtigung dieser „Niederrheinischen" Messe.

Heft 7 behandelt die Frage des Ausbaues der Duisburger Hafenanlagen, die vor allem nach der Hochwasserkatastrophe vom November 1924 wieder aktuell geworden ist. Die Ausführungen des Gutachters, der als hervorragende Autorität auf dem Gebiete des Hafenbauwesens gilt, sind höchst lehrreich und eindrucksvoll, sodaß die Anschaffung dieses Büchleins zu dem geringen Preise von ℳ 3.— jedem Rheinschiffahrtsinteressenten zu empfehlen ist. Das Heft 6 ist zum Preise von ℳ 2.— zu beziehen.

Aufhebung des Sichtvermerkszwanges für Rheinschiffer im Rheinverkehre mit Belgien. Wie das Auswärtige Amt auf Anfrage uns mitteilt, werden die Verhandlungen mit Belgien über die Aufhebung des Sichtvermerkszwangs für Rheinschiffer gegenwärtig weitergeführt. Voraussichtlich wird Belgien dem mit Holland, der Schweiz und Frankreich bereits getroffenen Abkommen über die Einführung der Rheinschifferpässe beitreten.

Erteilung gebührenfreier Sichtvermerke für das Landpersonal der Rheinschiffahrtsbetriebe bei Dienstreisen seitens Deutschland, der Schweiz und Frankreich. Der Herr Reichsminister des Innern teilt uns auf unsere verschiedentlichen Anträge in obenbezeichneter Angelegenheit unter dem 15. April 1925 Nr. II 1277 B mit, daß die Verhandlungen zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz wegen Erleichterung des Grenzübertritts für die an Land tätigen Beamten und Angestellten der Rheinschiffahrtsbetriebe bei Dienstreisen durch Erteilung gebührenfreier Sichtvermerke nunmehr zu einem Abschluß gelangt sind. Die Gebührenfrei-

heit für Sichtvermerke tritt für das Landpersonal im dienstlichen Verkehr zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz sofort in Kraft. Die Regierungen der Niederlande und Belgiens haben sich der Vereinbarung bisher noch nicht angeschlossen. Die Verhandlungen mit diesen Staaten sind jedoch nach Mitteilung des Herrn Reichsministers des Innern noch nicht abgeschlossen.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Mai. Die letzten Apriltage haben der Oderschiffahrt, wenn auch zu sehr gedrückten Frachtsätzen, volle Beschäftigung gebracht. In der Entlöschung der Bergkähne ist bei einer werktäglichen Durchschnittsleistung von 3500 t eine Beschleunigung zu verzeichnen. Durch einen Defekt am Schleusentor der Schleppzugschleuse in Rogau wurde eine Betriebsstörung verursacht, die jedoch nach 24 Stunden wieder behoben war. Am 2. Osterfeiertag sind 4 Joche der alten Tschicherziger Brücke durch Feuer zerstört worden; die neue Brücke ist nur gering beschädigt. Der Schiffsverkehr leidet nicht darunter. Der Wasserstand der Oder war während des April günstig. In Stettin wurden größere Erzmengen aus mehreren Seedampfern in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Das Ladungsangebot in Hamburg war allgemein ruhig. Kahnraum war nicht übermäßig vorhanden.

Elbe.

Hamburg, 4. Mai. Die schon Ende März eingetretene Belebung des Flußverladegeschäfts dauerte auch in der ersten Hälfte April an. Die hierdurch hervorgerufene Knappheit an Kahnraum hatte eine erhebliche Frachtensteigerung zur Folge, die aber nicht von langer Dauer war; denn schon in der zweiten Hälfte April flaute das Geschäft ab. Kahnraum wird jetzt wieder reichlich angeboten, und die Frachten sind auf den früheren für Gesellschaften und Schiffer unrentablen Stand zurückgegangen. Die Wasserstandsverhältnisse waren im April durchweg günstig. Der drohende Hafenarbeiterstreik konnte durch erneute Erhöhung der Arbeitslöhne abgewendet werden. Die Flußfrachten stellten sich am 30. April für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut: nach Magdeburg 20, Schönebeck 21, Barby 22, Aken 23, Wallwitzhafen 24, Kleinwittenberg 28, Torgau 32, Riesa 37, Dresden 40, Laube-Tetschen 53, Aussig 60. Berlin (Kohlen) 30, Berlin (Getreide) 36, Breslau (schw. Futtermittel) 65, Breslau (Schwergetreide) 72, Halle a. S. (transito) 45 Goldpfennige für 100 kg — alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 3. Mai. I. Unterelbe. In den letzten Tagen des März setzte eine leichte Belebung der Verschiffungen von Hamburg nach den Stationen der Elbe, der märkischen Wasserstraßen und der Oder ein. Die Belebung war auch noch im ersten Drittel des Monats April zu verzeichnen und führte zu einer Verringerung der freien Schiffsräume und zu einer leider nur vorübergehenden Besserung der Frachten. Schon gegen Ende des ersten Drittels des April ließen die Zufuhren nach, und es bildeten sich wieder erhebliche Schiffsreserven. Begünstigt wurde bei ungenügenden Zufuhren die Bildung von leeren Schiffsräumen durch den den ganzen April anhaltenden günstigen Wasserstand der Elbe. Die Frachten konnten demzufolge auch nur bis etwa Mitte des Monats April gehalten werden und zeigten in der zweiten Hälfte des Monats April wieder eine zunehmende Schwächung. An Massengütern kamen hauptsächlich Getreide nach der Oder, Kohlen nach Berlin, Schwefelkies, Getreide nach der Mittelelbe und Getreide, Mehl, Schwefelkies, Phosphat, Jute, Kupfer, Gerbeextrakte, Schmalz, Sinters, Holz nach Sachsen und der Tschechoslowakei zur Verschiffung. Die an die Privatschiffer zu zahlenden Anteilfrachten haben sich Ende März und Anfang April etwas erhöht. Die ungünstige Geschäftslage in der zweiten Hälfte des April führte auch wieder zu einer Senkung der Anteilfrachten. Der Wasserstand der Elbe war im April, wie schon gesagt, durchweg günstig und erlaubte vollschiffige Beladung der Elbeschiffe. Es zeigte der Dresdener Pegel: am 25. 3. 117 cm unter Null, am 31. 3. 80 cm unter Null, am 15. 4. 87 cm unter Null, am 19. 4. 80 cm unter Null, am 25. 4. 78 cm unter Null. Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten laut Nebengebührenliste vom 1. 11. 1921 zur Berechnung, soweit mit Rücksicht auf das geringe Güterangebot zur Erhaltung der Güter Ausnahmen nicht zugestanden werden mußten.

II. Mittelelbe: a) Talgeschäft. Das Schiffahrtsgeschäft stand im April im Zeichen eines erdrückenden Ueberangebots an Kahnraum. Infolge des allgemeinen Darniederliegens des Schiffahrtsgeschäfts hatten sich in Magdeburg auch aus den angrenzenden Stromgebieten, wie den Märkischen Wasserstraßen, erhebliche Mengen von leerem Kahnraum angesammelt, die vergebens nach Ladung suchten. Die ungünstigen Absatzverhältnisse nach dem Ausland in der Kali- und Steinsalz-Industrie ließen leider nur eine sehr unzureichende Verwendung des zur Verfügung stehenden Kahnraums zu. An Steinsalz wurden über Magdeburg im Berichtsmonate ca. 11 000 t, an Düngesalz ca. 2500 t talwärts verladen. Das Stückgut- und Eilgutgeschäft lag fast völlig darnieder. Zuckertransporte fanden ebenfalls nur in allergeringstem Umfange statt. Um den leeren Kahnraum einer nutzbringenden Verwendung zuzuführen, mußten gegen Monatsende die Frachten für eine bestimmte Menge von Salzen etwas herabgesetzt werden. Sonst blieben die Frachten unverändert. Die Wasserstände waren während des Berichtsmonats äußerst günstig und gestatteten volle Ausnutzung des Laderaums. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. April 1,90 m und stieg unter Schwankungen bis zum 21. April auf 2,10 m. Seitdem trat ein allmählicher Fall ein, am 27. April zeigte der Magdeburger Pegel 1,54 m. b) Berggeschäft. Auch das Berggeschäft lag während des Berichtsmonats sehr ungünstig. Die Salzverladung nach Böhmen konnte noch nicht wieder aufgenommen werden. Es fanden mäßige Stückgutverladungen von Zucker und Oelen nach sächsischen Häfen statt. Massengüter fanden so gut wie gar nicht Verladung.

III. Oberelbe. Das Geschäft lag während des Berichtsmonats sehr darnieder, so daß Transporte nur zu außerordentlich gedrückten Frachten herangezogen werden konnten. Es war infolgedessen nicht möglich, die zur Verfügung stehenden Schleppkräfte und Tonnagen in vollem Umfange zu verwenden, so daß die größeren Unternehmungen genötigt waren, einen Teil ihrer Betriebsmittel stillzulegen. Zur Verladung kamen in Hamburg hauptsächlich: Getreide, Mehl, Salpeter, Phosphat, Schwefelkies, Steinkohlen, Bleierz, Roheisen, Jute, Rundholz, Fettstoffe und Oelfrüchte. Die Talverladungen ab Böhmen wiesen nur eine leichte Belebung auf, doch genügten sie dem starken Raumangebote bei weitem nicht. Die zur Verschiffung gekommenen Zuckermengen blieben aus den im vorausgegangenen Bericht erwähnten Gründen hinter den

Erwartungen zurück, ebenso wie auch die Holzverfrachtungen noch zu wünschen übrig ließen. Außer Zucker und Schnittholz kamen hauptsächlich Walzdraht, Flaschen, Tafel- und Hohlglas, Tonwaren, Porzellan und chemische Güter zum Umschlag. Die Ausfuhr böhmischer Braunkohlen hat eine weitere Erschwerung erfahren, da sowohl die englischen wie auch die deutschen Steinkohlen eine wesentliche Verbilligung erfuhren, welchem Umstande die Braunkohlen-Produzenten bei ihrer Kalkulation wohl kaum in genügendem Umfange Rechnung zu tragen vermögen. Die Talverschiffungen ab Sachsen waren wegen der zurzeit schlechten Exportmöglichkeiten sehr schwach; zur Verschiffung kamen hauptsächlich, jedoch nicht in großen Mengen: Rohkohlen, Briketts, Getreide, Bauxitrückstände, Steine, Ton, Eisenbleche, Papier und Glas.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Mai. Der Kanalverkehr erreichte im April im allgemeinen einen ziemlich bedeutenden Rückgang gegenüber den Vormonaten. Infolge Verzögerungen bei der Beladung der Erzdampfer in Narvik lagen die Kähne bis zu 14 Tagen beschäftigungslos in Emden. Die Kahnansammlung in Emden ist außerdem auf die starken Kohlentransporte gegen Ende des Vormonats zurückzuführen. Einzelne Firmen haben auch Leerraum nach Emden disponiert. Trotz dieser Stockungen wurden in der Erzfahrt die monatlichen Durchschnittsmengen erreicht. Kohlenverfrachtungen sind gegenüber dem Durchschnitt stark zurückgeblieben; auch ließ durch die Einlegung von Feierschichten die Abfertigung in den Zechenhäfen zu wünschen übrig, so daß die Ladung eines Kahns bis zu 5 Tagen in Anspruch nahm. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete bei dem schwachen Verkehre reibungslos. In der Hannoverfahrt sind die Kohlentransporte weiter zurückgegangen. Von Hannover zum Industriegebiete war der Verkehr normal. Verladen wurden besonders Erze; Kali und Steinsalztransporte waren geringer. Die Umschlagseinrichtungen in den Dortmunder Häfen waren während des ganzen Monats gut beschäftigt, da auch erhebliche Mengen Rotterdamer Erz umgeschlagen wurden. Im einzelnen gestaltete sich die Verkehrslage wie folgt: E m d e n: Im April sind in Emden angekommen 27 Dampfer mit 170 000 t meist nordischen Erzen, außerdem 8 Dampfer mit Stückgut, Zucker und Getreide von Hamburg. Leer liefen 68 Dampfer und Seeleichter mit rund 45 000 Registertonnen ein. Außerdem bunkerten auf der Durchreise 38 Dampfer im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen rund 98 000 t mit 82 Dampfern und Seeleichtern. Die verladenen Mengen bestanden fast ausschließlich in Kohle. Leer verließen 21 Dampfer und Seeleichter von zusammen 42 018 Registertonnen den Hafen. D o r t m u n d: Im Dortmunder Hafen sind in der Zeit vom 1. bis 30. April angekommen: 359 beladene, 26 leere Schiffe und 103 Schleppdampfer mit insgesamt 204 362 t Ladung, davon 192 180 t Erze. Abgegangen sind: 106 beladene, 292 leere Schiffe und 103 Schleppdampfer mit insgesamt 50 175 t Ladung, davon 36 085 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im April belief sich auf 254 557 t gegen 76 949 t im April vorigen Jahres. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar 1925 bis 30. April 1925 belief sich auf 936 942 t gegen 126 749 t im Vorjahre. W a n n e: Verkehr in den Häfen im April 1925: Westhafen: Eingegangen sind 6 beladene und 136 leere Schiffe. Ausgegangen sind 142 beladene und 4 leere Schiffe. Gesamtgüterumschlag: Brennstoffe 90 933 t, sonstige Güter 2895 t, insgesamt 93 828 t gegen 102 758 t im Vormonat. Osthafen: Eingegangen sind 12 beladene und 5 leere Schiffe. Ausgegangen sind 5 beladene und 12 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 3419 t, sonstige Güter 1290 t, insgesamt 4709 t gegen 21 706 t im Vormonat. Gesamtgüterumschlag in und aus der Richtung Duisburg (Inland) 17 820 t, Duisburg (Ausland) 50 428 t, Emden 18 619 t, Bremen 8149 t, Hannover 3522 t, insgesamt 98 538 t gegen 124 464,7 t im Vormonat. H a n n o v e r s c h e H ä f e n: Im April sind in den hannoverschen Häfen eingegangen: 81 Kähne mit 34 332 t Ladung, davon 28 990 t Ruhrkohle; abgegangen sind 108 Kähne mit 50 109 t Ladung, davon 41 047 t Erz.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Mai. Durch die vielfachen Regengüsse war der Wasserstand dauernd gut. Trotzdem war die Schiffahrt nach wie vor schleppend und flau. Die Hafenverkehrszahlen bleiben hinter denjenigen des Vormonats zurück. Die Anfuhr von Baustoffen gestaltete sich weiter günstig. Die Umschlagsvorrichtungen sowohl als auch die Getreideelevatoren waren nur mäßig in Tätigkeit. Der Main-Floßverkehr nimmt wesentlich zu. Der Verkehr in den Frankfurter Häfen hat sich im übrigen wie folgt entwickelt: A n k u n f t: Osthafen 137 Fahrzeuge mit 60 194 t Ladung, Westhafen 126 Fahrzeuge mit 28 010 t Ladung, zusammen 263 Fahrzeuge mit 88 204 t Ladung. A b g a n g: Osthafen 23 Fahrzeuge mit 4003 t Ladung, Westhafen 33 Fahrzeuge mit 3457 t Ladung, zusammen 55 Fahrzeuge mit 7460 t Ladung. I n s g e s a m t (Ankunft u. Abgang): 318 Fahrzeuge mit 95 664 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im April 1925.

Die große Absatzkrise des Kohlenbergbaues wirkte sich im Berichtsmonat immer verhängnisvoller auf die Rheinschiffahrt aus. Obwohl der neue Ruhrkohle-Syndikatsvertrag endlich am 21. ds. Mts. die Zustimmung der Zechenbesitzer gefunden hatte, war von einer Erholung des Kohlengeschäfts bislang nichts zu merken.

Der W a s s e r s t a n d des Rheins war im allgemeinen recht günstig. Am 1. April zeigte der Kauber Pegel 1,93 m an und fiel langsam bis auf 1,73 m am 11. April. Infolge der starken Niederschläge um die Mitte des Monats stieg das Wasser aber wieder sehr rasch und erreichte am 20. seinen Höchsstand mit 2,90 m. Von da ab sank der Wasserstand wieder langsam bis auf 2,63 m (Kauber Pegel) am Monatsletzten.

Die A b l a d u n g e n erfolgten dem Wasserstand entsprechend in der ersten Monatshälfte bis zu 2,10 und 2,30 m. Leichterungen brauchten nur teilweise für nach Straßburg und Kehl bestimmte Kähne in Mannheim vorgenommen zu werden. In der zweiten Monatshälfte konnten dagegen fast alle Kähne vollständig abgeladen werden.

Abgesehen von einigen Ausnahmetagen ist der K o h l e n u m s c h l a g in den Duisburg-Ruhrorter Häfen noch weiter zurückgegangen. Infolge des Mangels an Umschlagsgütern und infolge der günstigen Wasserverhältnisse des Rheins, die eine bessere Ausnützung des Schiffsraums ermöglichten, war Kahnraum in allen Größen stets mehr als genügend vorhanden. Die schon äußerst niedrigen Frachten des vergangenen Monats konnten sich deshalb nicht halten und bröckelten weiter ab. Die F r a c h t von den Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim, die im Vormonate durchweg ℳ 0,70 je Tonne betragen hatte, ging um die Mitte des Monats laut Notierung der Schifferbörse bis auf ℳ 0,65 und ℳ 0,60 herunter. Unter der Hand wurden aber zahlreiche Frachtverträge zu noch billigeren Sätzen abgeschlossen. Von den Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals nach Mannheim wurde anfänglich noch ℳ 0,80 für die Tonne, zuletzt nur noch ℳ 0,70 bezahlt. Die Frachten nach Holland gingen von ℳ 0,70 in der ersten Monatshälfte auf ℳ 0,60 in der zweiten Monatshälfte bei freiem Schleppen und von ℳ 0,80 auf ℳ 0,70 ohne freies Schlep-

pen zurück. Die Frachten für Reparationskohlentransporte nach Antwerpen und Gent erfuhren auch eine Abschwächung von ℳ 1,20 auf ℳ 1,15. Zu diesen geringen Sätzen für Schiffsfrachten kommt noch, daß es den Schiffern schwer fällt, überhaupt eine Reise zu erhalten und die Kähne oft drei bis vier Wochen herumliegen müssen, ehe sie wieder beladen werden können.

Im Schleppgeschäft lagen die Verhältnisse nicht viel anders. Es mußten weitere Dampfer außer Betrieb gestellt werden, so daß die zurzeit brachliegende Schleppkraft wohl auf 60 % geschätzt wird. Aber auch für die 40 %, die zum Teil nur mit Rücksicht auf die Beschäftigungsmöglichkeit des Personals noch unter Dampf gehalten werden, ist keine hinreichende Nachfrage vorhanden. Die Dampfer müssen oft 8 Tage warten, bis ein neuer Schleppzug zusammengestellt werden kann. Die amtliche Notiz für den Schlepplohn nach Mannheim hielt sich zwar auf ℳ 1,— je Tonne, doch wurden in den meisten Fällen große Kähne zu ℳ 0,90 abgegeben.

Die Getreidespedition in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hatte nur ganz minimale Ankünfte. Obwohl die Arbeiterzahl verringert worden ist, lassen sich die Spesen nicht soweit herabdrücken, um eine gewinnbringende Beschäftigung der Betriebe zu ermöglichen. Auch die übrigen Speditions- und Umschlagsbetriebe waren nur ganz unzulänglich beschäftigt. Die Lage ist dadurch noch besonders erschwert worden, daß der vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärte Schiedsspruch eine Lohnerhöhung von 8 % ab 1. April vorsieht. Im Hinblick auf die außerordentlich schlechte Lage in der Hafenspedition haben die Arbeitgeber daraufhin den Gesamttarif zum 1. Juni ds. Js. gekündigt.

Der Transportarbeiterverband und der Verband der Maschinisten und Heizer hatte bekanntlich zum 1. April den bestehenden Tarifvertrag gekündigt und den Abschluß eines neuen Vertrags mit Arbeitsverminderung und Lohnerhöhung beantragt. Da die Arbeitgeber angesichts der aussichtslosen Lage der Rheinschiffahrt, die teilweise weitere Personalentlassungen notwendig machte, schlechterdings nicht imstande waren, hier Zugeständnisse zu machen, sind die diesbezüglichen Verhandlungen bisher ergebnislos verlaufen.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Verkürzung des Aufenthalts der internationalen Schnellzüge an den Grenzstationen. Die Industrie- und Handelskammer zu Köln ist wiederholt bei den beteiligten Reichsbahnverwaltungsstellen mit der dringenden Bitte vorstellig geworden, die ungebührlich langen Aufenthalte, die der Personenzugverkehr durch die Vornahme der Zoll- und Paßkontrolle an den Grenzübergangsstationen erleidet, nach Möglichkeit zu beseitigen. Nunmehr hat die Reichsbahndirektion Köln der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt, daß die bei den internationalen Schnellzügen zur Vornahme der Zoll- und Paßkontrolle vorgesehenen Aufenthalte mit Einführung des neuen Fahrplans 1925/26 erheblich vermindert werden. Von diesem Zeitpunkt an betragen sie beim Grenzeingange durchschnittlich 20 und beim Grenzausgange durchschnittlich 10 Minuten. Diese Verbesserungen werden mit Zustimmung des Reichsfinanzministeriums ab 5. Juni dieses Jahres durchgeführt.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der Reichsbahngesellschaft. In der am 31. März und 1. April d. J. in Heidelberg abgehaltenen 138. Sitzung der ständigen Tarifkommission sind u. a. folgende für die Allgemeinheit wichtigen Beschlüsse gefaßt worden:

„1. Um eine einheitliche und übersichtliche Kenntlichmachung aller Eil- und Frachtstückgüter, des Expreßguts und des Reisegepäcks zu erreichen, wurde beschlossen, für diese Güter bestimmte Anhängeschilder (sogenannte Pflichtmuster) vorzuschreiben. Die näheren Vorschriften hierüber, sowie die Muster selbst, werden besonders bekanntgegeben werden.

2. Es wurde empfohlen, folgende Ergänzung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 76) vorzunehmen:
   „Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Wagen nach der Entladung durch den Verfügungsberechtigten gereinigt zurückgegeben werden. Wenn in diesem Falle die Reinigung unterlassen wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, sie auf Kosten des Verpflichteten auszuführen."

3. Um beim Versande von Wagendecken häufig eingegetretene Unregelmäßigkeiten (Verschleppung, Verlust, falsche Auslieferung) zu vermeiden, müssen künftighin die Wagendecken im Frachtbriefe genau mit Namen des Eigentümers, Nummer usw. bezeichnet werden. § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften wird entsprechend ergänzt werden."

Zoll- und Steuerfragen.

Hauszinssteuer. Durch Verordnung vom 28. März 1925 sind wesentliche Aenderungen in der Hauszinssteuer eingetreten. Wir heben hervor:

1. Vom 1. April 1925 ab wird die Hauszinssteuer von bisher 600 auf 700 v. H. erhöht.
2. Bei Grundstücken, die am 1. Juli 1924 nicht oder mit nicht mehr als 20 v. H. des Wertes belastet waren, war die Steuer bisher auf Antrag um ¼ zu ermäßigen. Nunmehr ist mit Wirkung vom 1. April 1925 ab die Steuer auf Antrag auf 500 v. H. und, wenn die Wohngrundstücke ausschließlich vom Eigentümer bewohnt werden, auf 400 v. H. der Grundvermögenssteuer herab zu setzen. Ist das auf dem Grundstück errichtete Gebäude erst nach dem 1. Juli 1914 fertig gestellt worden, so tritt wie bisher an Stelle dieses Tages der Zeitpunkt der Fertigstellung.
3. Bisher verminderte sich auf Antrag bei denjenigen Grundstücken die mit einer wertbeständigen Hypothek belastet waren, die Steuer um den Wert der aus dieser Last sich ergebenden laufenden Zinsverpflichtungen. Diese Ermäßigung besteht vom 1. April 1925 ab nicht mehr. Dafür soll die gesetzliche Miete

um den Zinsbetrag der aufgewerteten Hypothek erhöht werden.

Fünfte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Industriebelastung. Im Reichsanzeiger Nr. 83 vom 8. 4. 25 ist folgende Verordnung des Reichswirtschaftsministers und Reichsfinanzministers vom 6. 4. 25 veröffentlicht:

„Die Nennbeträge der Industrie-Obligationen, die gemäß der Dritten Verordnung zur Durchführung des Industriebelastungsgesetzes vom 13. Dezember 1924 (R.G.Bl. II S. 454) errechnet worden sind, werden um 8 v. H. ermäßigt.

Die Bank für deutsche Industrieobligationen wird diese Ermäßigung der Nennbeträge durch Aufdruck eines entsprechenden Vermerks auf den Obligationen kenntlich machen."

Aufrechterhaltung von Vorschriften des Kapitalfluchtgesetzes. Im Reichsanzeiger vom 20. 4. 25 Nr. 91 wird das Gesetz über die Aufrechterhaltung von Vorschriften des Kapitalfluchtgesetzes vom 16. 4. 25 veröffentlicht, wonach die Vorschriften des Artikels I der Verordnung des Reichspräsidenten auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung über die Aufrechterhaltung von Vorschriften des Kapitalfluchtgesetzes vom 29. 12. 24 (R.G.Bl. I S. 967) über den 31. März 1925 hinaus bis zur Neuregelung im Wege der ordentlichen Gesetzgebung spätestens bis zum 30. 6. 25 in Kraft bleiben.

Verschiedene Mitteilungen.

Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925. Das Datum der Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 wurde endgültig auf Samstag, den 30. Mai 1925 (Pfingstsamstag) festgelegt.

Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraft in der Schweiz. Am Dienstag, den 21. April 1925, fanden in Basel die mündlichen Verhandlungen mit Deutschland über eine Beteiligung an der im Jahre 1926 in Basel stattfindenden internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftausnützung statt. Die Aussprache, an der als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums die Herren Ministerialdirektor Gaehrs und Oberregierungsrat Loebell teilnahmen, ergab ein starkes Interesse Deutschlands an dieser Ausstellung und die Zusage einer umfassenden Beteiligung der in Frage kommenden deutschen Kreise.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Die diesjährige 7. ordentliche Hauptversammlung findet am 22. und 23. Mai unter Teilnahme des Oderbundes in Breslau statt. Vorläufige Tagesordnung: Donnerstag, den 21. Mai (Himmelfahrtstag) nachmittags Rundgang durch die Stadt; Sitzung des Gesamtvorstandes; Begrüßungsabend. Freitag, den 22. Mai: Geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung in der Technischen Hochschule. Vorträge haben übernommen: Herr Oderstrombaudirektor Fabian, Breslau, über „Die obere und mittlere Oder als Wasserstraße"; Herr Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein über „Die Notwendigkeit des Ottmachauer Staubeckens für die Oderschiffahrt"; Herr Regierungsrat Dr. Werner Teubert, Potsdam, über „Verkehrspolitische Maßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen" und Herr Oberbaurat Wundram, Hamburg, über „Neuerungen auf dem Gebiete der mechanischen Hafenausrüstung". Gemeinschaftliches Abendessen im Savoy-Hotel. Sonnabend, den 23. Mai: Oderrundfahrt, Besichtigung des Stadthafens und der Oderwasserstraße in der Umgebung Breslaus. Sonderzug ab Odertor-Bahnhof nach Kosel, Besichtigung des Oderumschlaghafens Kosel. Für Sonntag den 24. Mai wird ein Ausflug nach dem Zobten vorbereitet.

Auskunft durch den Breslauer Ortsausschuß der Hafenbautechnischen Gesellschaft zu Händen des Herrn Direktor Hallama des Verkehrsamts der Stadt Breslau, am Hauptbahnhof 1, I; den Oderbund, Sitz Frankfurt a. d. Oder, Rathaus: zu Händen des Herrn Stadtrat Dr. Müller und die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 14, Dalmannstraße 1.

Bau des Umschlaghafens in Dirschau. Zum beabsichtigten Bau des Umschlaghafens in Dirschau schreibt die „Baltische Presse" u. a.: Mit dem Bau des Hafens in Gdingen ist eng das Projekt des Umschlaghafens in Dirschau verbunden. Das vielbesprochene Projekt eines Seehafens in Dirschau gelangt jetzt zu neuer Geltung, da Gdingen keine Verbindung mit den Wasserstraßen Polens besitzt. Es wird geplant, seetüchtige Leichter durch den Weg Gdingen—Neufähr—Einlage—Dirschau den schon vorhandenen Eisenbahnanschlüssen in Dirschau an der Weichsel zuzuführen. Um dies zu ermöglichen, ist man genötigt, die seichteren Stellen der Weichselstrecke Dirschau—Rote Bude bis auf 200 Meter durchzubaggern und in dieser Tiefe ständig zu halten. Doch kann man dies nur als Provisorium betrachten, und es ist zu erwarten, daß Polen zum Bau eines Seekanals Neufähr—Dirschau schreiten wird. (!?) Polnische Pläne eines Binnenhafens in Dirschau lehnen sich sehr gut an eine großzügige Erweiterung des Danziger Hafens an, dessen neuer Teil nicht am Troyl, sondern am westlichen Ufer der Neufähr-Einfahrt liegen sollte. Man wird sich diesen Plänen gegenüber äußerst skeptisch verhalten müssen.

Ein Schlichtungsverfahren über die Donauschiffahrt. Da der europäische Donauausschuß über die von Rumänien bestrittene Zuständigkeit seiner Gerichtsbarkeit auf der Strecke Braila—Galatz zu keiner Einigung gelangen konnte, hat vertraggemäß der Verkehrsausschuß des Völkerbundes sich im Schlichtungsverfahren mit der Angelegenheit zu befassen. Ein vom Verkehrsausschuß eingesetzter Untersuchungsausschuß, dem der Schweizer Burkhardt, der Belgier Hostie und der Holländer Kröller angehören und zu dessen Beratungen die rumänische sowie die den rumänischen Standpunkt bekämpfenden englischen französischen und italienischen Regierungen Vertreter entsandten, trat daher am 30. März im Völkerbundssekretariat zusammen, um ein Gutachten abzugeben. Man rechnet damit, daß die Beratungen im Laufe dieser Woche abgeschlossen werden können. (Köln. Ztg. Nr. 246.)

Werrastaustufe am „Letzten Heller". Die im Jahre 1921 begonnenen Bauarbeiten für das staatliche Kraftwerk am „Letzten Heller", 5 km oberhalb Hannoversch-Münden, sind im Auftrage der preußischen Elektrizitätsverwaltung von der Reichswasserstraßenverwaltung (Wasserstraßendirektion Hannover, Neubauamt für die Stauanlagen Hannoversch-Münden) ausgeführt und nunmehr beendet worden. Am 19. März d. Js. hat die Abnahmebesichtigung stattgefunden, nachdem die Inbetriebnahme des Kraftwerks vor längerer Zeit erfolgt ist. Das Kraftwerk am „Letzten Heller" arbeitet jetzt zusammen mit den anderen, vom Preußischen Staat im Weser- und Maingebiet errich-

teten Wasserkraftwerken für die Preußische Kraftwerke Oberweser Aktiengesellschaft in Kassel, deren sämtliche Aktien, wie bekannt, im Besitze des Preußischen Staates sind. Der Betrieb hat sich bisher ohne Störung abgewickelt.

Die Anlage besteht aus einem Walzenwehre mit zwei Oeffnungen von je 30 m Weite und Walzen von 5,50 m Höhe, die den Wasserspiegel der Werra um 5,50 m anstauen, dem eigentlichen Kraftwerk mit Schalthaus und einer, dem jetzigen geringen Verkehre genügenden Schiffahrtsschleuse von 40 m Länge und 4,50 m Breite, drei Franzisturbinen mit stehender Welle und Schirmgeneratoren von $2 \times 1530 + 1100 = 4160$ kVA Höchstleistung, welche das Wasser der Werra bis zu 90 m 3/sek. — die Ausbaumenge von 90 m 3/sek. wird im Mittel an 50 Tagen überschritten — ausnutzen, erzeugen eine durchschnittliche Jahresleistung von 13 Millionen kWh, die mit einer Spannung von 5000 Volt dem Verteilungsnetze der Preußischen Kraftwerke Oberweser Aktiengesellschaft zugeführt werden.

Zur Vermeidung von Stauschäden sind erhebliche Mittel für die Aufhöhung tief liegender Grundstücke aufgewendet worden, sodaß die Besitzer landwirtschaftlicher Grundstücke von dem Anstau der Werra keinerlei Nachteile zu befürchten haben. Bei dem Bau des Kraftwerks ist auf eine vorteilhafte Einfügung des Gesamtbauwerks in das landschaftlich so überaus reizvolle Werratal besondere Rücksicht genommen. Die Schönheit der Landschaft dürfte durch die neuzeitliche Anlage keineswegs gelitten haben.

Während die eigentlichen Kraftwerksanlagen den Preußischen Kraftwerken Oberweser Aktiengesellschaft übereignet worden sind, ist für die Unterhaltung der Flußstrecke das Wasserbauamt I in Kassel zuständig.

Der Oberrheinseitenkanal. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat am 29. April d. Js. zu dem Schweizer Regulierungs-Projekt und dem französischen Plan eines Rheinseitenkanals Straßburg—Basel in einer einheitlichen Resolution auf dem Kompromißwege Stellung genommen, wobei die Schweiz und die Niederlande gewisse Vorbehalte gemacht haben.

Die deutsche Delegation hat an der Abstimmung nicht teilgenommen und ihre Haltung in folgender Erklärung motiviert:

„Die deutsche Delegation würde der Resolution, soweit sie die Regulierung betrifft, trotz der dieser zuteil gewordenen Abänderung zustimmen können, da mit den vorgesehenen Bedingungen gearbeitet werden könne. Die deutsche Delegation müsse die Resolution jedoch ablehnen, soweit sie den Rheinseitenkanal betrifft, da die Bestimmungen über den Kanal, insbesondere die Wassergeschwindigkeit, die Ausgestaltung der Schleusen, ferner einzelne wirtschaftliche Bedingungen und die Zollklausel für die Schleuse im Rhein am Wehr den Ansprüchen des Art. 358 des Versailler Vertrages nicht entsprechen. Da auch eine von deutscher Seite vorgeschlagene Generalklausel betreffs späterer Revision und schließlich ein Antrag auf Vertagung des Beschlusses abgelehnt worden sei, jedoch Regulierung und Kanalprojekt in einer einzigen Resolution zusammengefaßt werde, so könne die deutsche Delegation an der Abstimmung nicht teilnehmen."

Der Ausbau der tschechoslowakischen Donauhäfen. Für die tschechoslowakischen Donauhäfen sind in diesem Jahre bedeutende Ausbauarbeiten beabsichtigt. So soll in Preßburg ein großes Depot errichtet werden zur Lagerung von Waren im zollfreien Transitverkehre. Der Preßburger Hafen wird dadurch den Charakter eines internationalen Freihafens erhalten. Für die Lagerung von Petrol wird eine besondere Anlage erstellt werden. Der Hafen von Komorn soll mit neuen Zugangsstraßen und Anschlußgleisen versehen werden. Neben dem Bau von großen Depots ist auch eine moderne Krananlage vorgesehen. Zwischen Preßburg und Komorn wird ein neuer Hafen gebaut werden, dessen Kosten auf 600 000 Kronen geschätzt werden. Endlich werden die Vorarbeiten für den Ausbau des Teilstücks Preßburg-Devin in Angriff genommen werden. Auch gewisse slowakische Flüsse sollen für den Schiffahrtsverkehr ausgebaut werden.

Persönliches.

Direktor Th. Kölven, Vorstandsmitglied der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft, Dortmund, beging am 1. April dieses Jahres sein 25jähriges Jubiläum. Nachdem Herr Direktor Kölven sich zunächst das Wesen der Rheinschiffahrt bei größeren Rheinschiffahrts-Gesellschaften zu eigen gemacht hatte, ist er seit dem Jahre 1899, kurz nach Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals, im westdeutschen Kanalgebiete tätig. Um das Aufblühen dieses wichtigen Wirtschaftszweiges hat er sich ebenso verdient gemacht, wie er an dem Ausbau und Aufstieg der heute auf den westdeutschen Kanälen führe den WTAG in hervorragendem Maße beteiligt ist. Wegen seiner reichen Erfahrungen wird Herr Direktor Kölven von vielen Berufskörperschaften gern als Berater gesucht und hoch geschätzt.

Bücherschau.

Die hierunter aufgeführten Bücher können zu Originalpreisen durch die „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Haus Rhein, bezogen werden.

Rheinschiffahrtsadreßbuch 1925. Soeben ist in der „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, das Mitgliederverzeichnis 1925 des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg, erschienen, das gleichzeitig für alle Rheinschiffahrtsbetriebe als Rheinschiffahrtsadreßbuch von praktischem Wert ist. In übersichtlicher Anordnung enthält es Angaben über Anschrift, Fernsprechnummer, Drahtanschrift, Geschäftsgebiet, Zweigniederlassungen, leitende Direktoren von sämtlichen Mitgliedern des Vereins, zu denen alle Schiffahrts- und Speditionsbetriebe, ferner zahlreiche Mühlen, Werftbetriebe, Berg-, Hütten- und Eisenwerke, sowie sonstige Unternehmungen, ferner die Rheinhafenstädte und zahlreiche Handelskammern und Wirtschaftsvertretungen des Rheingebiets gehören. Bestellungen auf das Verzeichnis, das ℳ 6,— kostet, nimmt die literarische Abteilung des Vereins, die „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Friedrich-Wilhelmstraße 43, entgegen.

Die Niederrheinische Messe zu Wesel von Dr. Wilhelm Kambs-Krefeld (Heft 6 der Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein"). — Erschienen in der literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Friedrich-Wilhelmstraße 43. — Preis des Buches ℳ 2,—. (Vgl. Geschäftliche Mitteilung auf Seite 142 dieses Heftes.)

Zur Frage des zweckmäßigen Ausbaues und der zweckmäßigen Umänderung des Duisburger Hafens, von Geh. Baurat Professor Dr. Ing. h. c. de Thierry-Berlin (Heft 7 der Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein"). Erschienen in der literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Friedrich-Wilhelmstraße 43. — Preis des Buches ℳ 3,—. (Vgl. Geschäftliche Mitteilung auf Seite 142 dieses Heftes.)

Elbekalender 1925. Soeben ist der 43. Jahrgang des Schiffahrtskalenders für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder — redigiert von dem juristischen Beirat der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G. Dr. Groblebn, im Verlage von C. Heinrich, Dresden N. 6, erschienen. Die Herausgabe des Kalenders, der sich in den vergangenen Jahren einer stetig wachsenden Beliebtheit in den an der Schiffahrt im mitteldeutschen Stromgebiet interessierten Kreisen erfreute, hat wiederum eine Erweiterung erfahren durch die Aufnahme der tschechoslowakischen Postgebühren, der Angaben über das Staatliche Wasserbauamt Harburg, erhebliche Vervollständigung des Schiffervereins-Verzeichnisses usw. Angesichts des äußerst reichhaltigen Materials kann die Anschaffung des Kalenders (Preis ℳ 4,—) allen Interessenten wärmstens empfohlen werden.

Diplomatisches Jahrbuch. Der Jahrgang 1925 des „Diplomatischen Jahrbuches" (des Gothaischen Kalenders 2. Teil) liegt nun vor. Auf annähernd 1000 Seiten findet der Leser alle Angaben aus Politik, Wirtschaft und Verkehr, die er nur suchen mag; er findet die Namen der Minister aller Länder, aller Konsuln, Verwaltungsbeamten von Rang samt ihrem Wirkungskreise; er findet die Weltpresse, Angaben über die Staatsgeschichte, Bevölkerungsstatistik, Religion aller Völker. Das alte Bismarckwort „Laßt die jungen Herren ihren Gotha auswendig lernen" hat nicht mehr allein im ursprünglichen Sinne für den werdenden Diplomaten Geltung. Das Jahrbuch ist dank unermüdlicher Arbeit von Schriftleitung und Verlag (Justus Perthes in Gotha) auf gutem Wege, über alle zünftigen Grenzen das „Handbuch der Weltpolitik und Weltwirtschaft" zu werden, dessen der Kaufmann wie der Geograph, der Beamte wie der Redakteur bedarf. — Das „Diplomatische Jahrbuch" ist ein Monopolwerk von internationalem Gepräge mit allen Vorzügen deutscher Arbeit, Gründlichkeit und Zuverlässigkeit. Die beste Anerkennung seiner Unentbehrlichkeit liegt in der Tatsache, daß selbst die ehemaligen Feindstaaten das Jahrbuch zur Publikation ihres Personalstatuts und statistischen Materials benutzen.

Schiffahrtsrechtliche Gesetze mit den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und allgemeinen Vertragsbedingungen, Textausgabe und Verweisungen und Sachregister. Herausgegeben von Prof. Dr. H. Hoeniger in Freiburg, Stadtsyndikus Dr. F. Cahn in Mannheim, Oberlandesgerichtsrat Grisebach in Hamburg. Die letzte Sammlung seerechtlicher Gesetze erschien 1913; sie ist völlig veraltet. Die gegenwärtige Sammlung schiffahrtsrechtlicher Gesetze ist nicht nur neu, sondern sie umfaßt über das Seerecht hinaus das gesamte Schiffahrtsrecht, also auch Binnenschiffahrt, Flößerei, Wasserstraßen usw. In einem starken Bande von über 700 Seiten werden die zahlreichen verstreuten Gesetze, Verordnungen, allgemeinen Vertragsbestimmungen vereinigt. Den Hauptgesetzen folgen systematisch geordnet die vielfachen Nebengesetze, Verordnungen, Bestimmungen usw. Den früheren, jetzt veralteten Sammlungen gegenüber weist die neue Sammlung den Vorzug der systematischen Ordnung auf. Vor allem aber bietet die neue Sammlung fortlaufend Verweisungen auf ergänzende oder abändernde Gesetze. Bei dem jetzigen Zustande der Gesetze ist es ganz unmöglich, ohne solche ergänzenden Zusätze sich ein wirkliches Bild von der Rechtslage zu machen. Die neue Sammlung ist ein unentbehrliches Hilfsmittel für jeden Juristen, in der Verwaltung, in der Rechtsprechung und beim Studium, ganz besonders aber für die Schiffahrt selbst, für die Reedereien, die ihre Schiffe mit diesem Buche versehen müssen, für die Versicherungsgesellschaften und für die Kaufmannschaft, soweit sie mit Schiffahrt und deren Nebenzweige zu tun hat. Preis in Ganzleinen ℳ 18,–.

Export-Frachtentarif für die rheinisch-westfälische Eisenindustrie. — Erschienen im Verkehrsverlage J. Fischer, Düsseldorf, Worringer Straße. — Bestellung bei der „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H, Duisburg

Firmennachrichten.

Jubiläum. Die dem Verbande zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. angeschlossene Schiffahrts- und Speditionsfirma Julius Brose in Potsdam feierte am 1. Mai 1925 ihr 100jähriges Geschäftsjubiläum. Sie befindet sich heute noch im Familienbesitze. Der Firma, sowie ihrem derzeitigen Inhaber, Herrn Julius Brose, einem langjährigen Mitgliede unseres Zentralvereins, die herzlichsten Glückwünsche.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt A.-G., Dresden. Im Geschäftsjahre 1924 wurde ein Bruttogewinn von RM. 1 630 636 erzielt. Allgemeine Unkosten erforderten RM. 1 381 252, Abschreibungen RM. 60 384, sodaß ein Reingewinn von RM. 189 000 verbleibt. Daraus kommen 10 Prozent Dividende, gleich RM. 100 000, zur Ausschüttung. Mit RM. 30 000 wird ein Unterstützungsfonds neu gebildet, für Schiffserneuerung werden RM. 40 000 zurückgestellt und an den Reservefonds RM. 15 416 überwiesen. Auf neue Rechnung kommen RM. 3583 zum Vortrage. In der Bilanz erscheinen u. a.: Schiffe und Anlagen RM. 1 043 830, Hafen Loschwitz RM. 20 000, Grundstücke RM. 1000, Ausrüstungsgegenstände RM. 2000, Kraftwagen RM. 6000, Betriebsstoffe und Warenlager RM. 38 157, Kasse RM. 5171, Außenstände RM. 607 555, Aktienkapital RM. 1 000 000, Reservefonds RM. 34 583 und Buchschulden mit RM. 500 131.

Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen. Die Gesellschaft erzielte im Geschäftsjahre 1924 eine Gesamteinnahme von ℳ 1 931 092. Dagegen erforderten Kohlen und Materialien ℳ 291 528, Betriebsunkosten ℳ 198 360, Versicherungsprämien ℳ 104 688, Löhne, Gehälter und Gewinnanteile ℳ 788 982, Abschreibungen und Ausbesserungen auf Dampfer, Kähne usw. ℳ 290 145. Aus dem verbleibenden Reingewinne von ℳ 267 390 soll eine Dividende von 6 % auf die Stammaktien (= ℳ 94 500) und auf die Vorzugsaktien (= ℳ 2532) verteilt werden. Dem gesetzlichen Reservefonds werden ℳ 17 204 und dem Spezialreservefonds ℳ 2000 zugewiesen. Nach Bildung eines Schiffsneubau-Kontos von ℳ 130 000 verbleiben zum Vortrag auf neue Rechnung ℳ 3153.

Deutsche Schiffskreditbank, Aktiengesellschaft, Duisburg. Die außerordentliche Generalversammlung vom 18. November 1924 hat die Umstellung des Grundkapitals von Papiermark 7 000 000 auf Reichsmark 70 000 beschlossen.

Lehnkering & Cie., Aktiengesellschaft, Duisburg. In der Generalversammlung vom 29. April 1925 wurde mit einem Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1924 die Bilanz vom 31. Dezember 1924 vorgelegt, die mit einem Betrag von ℳ 5 639 816,98 abschließt. Auf der Passivseite ist ein Reingewinn 1924 von ℳ 301 529,40 vermerkt.

Basler Rheinschiffahrts-A.-G., Basel. Die Gesellschaft ist am 8. April 1925 mit dem Sitz in Basel gegründet worden. Sie verfügt über eine umfassende Organisation in Antwerpen, Rotterdam, Duisburg-Ruhrort, Köln, Mannheim, Ludwigshafen, Straßburg und Kehl. Ihr Zweck ist, Rheintransporte durchzuführen, vor allem den schweizerischen Verkehr auf dem Rhein zu pflegen und zu entwickeln. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft besteht aus den Herren Oskar Ritter-Wehrle, Louis Groschupf-Jaeger und Fritz Ritter. Zum Prokuristen wurde Herr Fred Kachelhofer-Gerber ernannt.

Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel. Die Herren Dr. Nikolas Jaquet und Fritz Degen sind zu Direktoren der Firma ernannt worden. Beide Herren bilden gemeinsam mit dem bisherigen Dir. Dipl.-Ing. Julius Ott die Direktion. Dem Herrn Charles Wickling wurde Kollektiv-Prokura erteilt.

Hinweis.

Der heutigen Ausgabe liegt ein Werbeblatt der Firma Lauchhammer-Rheinmetall A.-G., Berlin NW 6 bei, worauf wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 6
15. Juni

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen
kosten für die gespaltene mm-Zeile
Goldmark 0,10.

Beilagen
nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Hauptversammlung 1925

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt E. V. Berlin gibt sich die Ehre, zu seiner vom 8. bis 10. Juli 1925 in München stattfindenden

56. ordentl. Hauptversammlung

geziemend einzuladen.

Der I. Vorsitzende:
Dr. h. c. Ott
Generaldirektor.

Der Geschäftsführer:
Schreiber
Syndikus.

Verzeichnis der Veranstaltungen umseitig!

VERANSTALTUNGEN

Mittwoch, den 8. Juli 1925:

vorm. 10 Uhr: **Besichtigung der Deutschen Verkehrsausstellung, München.** Treffpunkt: Hauptportal am Verwaltungsgebäude der Ausstellung.

Zwangloses Mittagessen im Hauptrestaurant des Ausstellungsgebäudes.

nachm. 3 Uhr: **Besichtigung des Deutschen Museums.** Treffpunkt: Vor dem Hauptportal.

nachm. 6 Uhr: **Verwaltungsratssitzung des Zentral-Vereins.** (Künstlerhaus, Lenbachpl. 8, Lenbachzimmer.)

abends 8 Uhr: **Begrüßungsabend.** (Kleiner Saal des Bürgerbräu-Kellers, Rosenheimer Straße.)

Donnerstag, den 9. Juli 1925:

Hauptversammlung im Bankettsaal des Künstlerhauses, Lenbachplatz 8.

vorm. 9½ Uhr: **Geschäftlicher Teil.** (Nur für Mitglieder des Zentral-Vereins.) Es ergeht besondere Einladung

Pause.

vorm. 10½ Uhr: **Hauptteil:**

1. **Begrüßungsansprachen.**
2. **Vortrag des Herrn Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg:** „Die deutsche Binnenschiffahrt und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung."
3. **Vortrag des Herrn Staatsrat Dr. Ritter von Grassmann, München:** „Die wirtschaftliche Bedeutung der Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G."
4. **Vortrag des Herrn Oberbaudirektor Prof. Dantscher, München:** „Technisches über die Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G."
5. **Vortrag des Herrn Oberbaurat Ing. Erben, Krems:** „Das Donauhafenprojekt für Krems."

nachm. 6 Uhr: Festmahl im Bankettsaal des Künstlerhauses, Lenbachplatz 8. (Dunkler Anzug erwünscht.)

Freitag, den 10. Juli 1925:

Besichtigung der Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G. bei Passau.

(Abfahrt mit Sonderzug von München, Hauptbahnhof, vorm. 6.55 Uhr.
Ankunft in Passau 10.08 Uhr.
Rückfahrt von Passau im Laufe des Nachmittags.)
(Touristen-Anzug zweckmäßig.)

Bei den Veranstaltungen am 8. und 10. Juli sind Damen herzlich willkommen.

Allgemeiner Teil.

Reichs- oder Landeswasserstraßen?

Von Ministerialrat Dr. Wehrmann, Berlin.

In Nr. 8 der Zeitschrift „Das Schiff" wird die in Art. 97 der Reichsverfassung dem Reiche gestellte Aufgabe, die verkehrswichtigen Wasserstraßen in eigene Verwaltung zu übernehmen, einer eingehenden Untersuchung unterzogen, welche aber, obwohl sie in einer Fachzeitschrift für die Förderung der deutschen Schiffahrt erscheint, die Interessen der Schiffahrt und der Verkehrspflege fast ganz außer Betracht läßt. Es sei daher gestattet, die Prüfung entsprechend zu ergänzen.

Das Problem, inwieweit die Wasserschätze eines Landes dem Güterausgleich im Wege von Verbesserungen des Binnenschiffahrtsverkehrs nutzbar gemacht werden sollen, hat im vergangenen Jahrhundert in verschiedenen Ländern eine ungleichartige Behandlung gefunden. In Deutschland hat die natürliche, besonders günstige Lage der Wasserläufe schon frühzeitig das Interesse der Länder auf ihre Verbesserung für den Verkehrszweck und die Anlage von Querverbindungen hingelenkt. Gerade in Preußen, mit dessen Verwaltungslage sich der angeführte Artikel befaßt, ist die Notwendigkeit, die Wasserstraßen unter besondere Obhut zu nehmen, seit langem erkannt und berücksichtigt worden. Durch Kgl. Erlaß vom 11. September 1850 wurde die einheitliche Rheinstrombauverwaltung in Coblenz eingerichtet, ihr folgte am 30. Dezember 1865 die Elbstrombauverwaltung in Magdeburg, am 26. November 1873 die Oderstrombauverwaltung in Breslau, am 7. November 1883 die Weichselstrombauverwaltung in Danzig, am 3. März 1896 die Weserstrombauverwaltung in Hannover, am 9. März 1898 die Dortmund-Ems-Kanalverwaltung in Münster, am 3. November 1902 die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen in Potsdam. Neuerdings haben dann noch Zusammenfassungen der Wasserstraßenbauangelegenheiten beim Polizeipräsidenten in Berlin (Königlicher Erlaß vom 18. November 1908), beim Oberpräsidenten in Königsberg für Ostpreußen (Preußisches Staatsministerium vom 11. Juli 1922) und beim Oberpräsidenten in Stettin (Preußisches Staatsministerium ebenfalls vom 11. Juli 1922) stattgefunden. Es geht hieraus hervor, daß Preußen fortschreitend mit der einheitlichen, aus der Bezirkseinteilung der allgemeinen Landesverwaltung losgelösten Wasserstraßenverwaltung gute Erfahrungen machte und sie ausbaute.

Als unter dem 7. August 1878 (Preußische Gesetzsammlung Seite 25) das selbständige Ministerium der öffentlichen Arbeiten errichtet wurde, wurde dieser Schritt insbesondere auch damit begründet, daß den Wasserstraßen im Interesse des Verkehrs durch intensiveren Ausbau eine verstärkte Aufmerksamkeit zugewendet werden müsse. Tatsächlich sind dann auch in den dieser Gründung folgenden Jahren für alle wesentlichen Wasserstraßen des preußischen Gebietes einheitliche Regulierungsentwürfe aufgestellt worden und es wurde durch wiederholte gesetzgeberische Festlegungen und Einstellung erheblicher Mittel in die Staatshaushaltsetats großzügig und auf lange Sicht am Ausbau der Wasserstraßen gearbeitet. Das letzte von Preußen aufgestellte weitreichende Programm für den Ausbau der Wasserstraßen ist in dem preußischen Gesetze vom 1. April 1905, betreffend Herstellung und Ausführung von Schiffahrtsstraßen (Preußische Gesetzsammlung Seite 179), niedergelegt, wobei auch der Kampf um die Mittellandkanal-Vorlage seine nur teilweise Beilegung fand.

Der Erfolg, der mit diesen Maßnahmen der Preuß. Wasserbauverwaltung erzielt worden ist, muß hoch anerkannt werden. Die Arbeiten haben aber durchaus nicht nur der Hebung des Wasserstraßenverkehrs gedient, sondern waren gleichzeitig mit großen Vorteilen für die allgemeine Wasserwirtschaft, Hebung der Vorflut, Hochwasserschutz, Be- und Entwässerung verbunden. Der erzielte Fortschritt ist in erster Linie auf die Zusammenfassung der Arbeiten für den Wasserstraßenbau sowohl in der Zentral- wie der Mittelinstanz zurückzuführen. Es ist aber tatsächlich unrichtig, daß die sämtlichen wasserwirtschaftlichen Interessen in einer einzigen Mittelinstanz vereinigt gewesen wären. Im Gegenteil war eben nur die Wasserstrombauverwaltung in der Hand des hauptsächlich am Stromlaufe beteiligten Oberpräsidenten mit den in den Allgemeinen Verfügungen über die Strombau- und Schiffahrtspolizei-Verwaltungen vom 12. Dezbr. 1888, 22. Januar 1889 und 31. Dezember 1894 bestimmt abgegrenzten Befugnissen vereinigt, während die vielseitigen meliorationstechnischen und sonstigen wirtschaftlichen Interessen nach wie vor von den einzelnen Regierungspräsidenten betreut wurden, mit denen die Wasserstrombauverwaltung in ständigem Konnex bleiben mußte, ohne daß mit den Regierungspräsidenten, durch deren Bezirk die Wasserstraße lief, die aber nicht zu der dem Chef der Wasserstrombauverwaltung unterstellten Provinz gehörten, irgendeine organische Verbindung in der Mittelinstanz bestand. Der Oberpräsident als Wasserstrombauverwaltung war auch dann nicht als ausgleichende Verwaltungsinstanz maßgebend, wenn er, wie z. B. bei den erwähnten Talsperren in Hemfurt und an der Diemel lediglich der Bauunternehmer war, während die verwaltungshoheitlichen Bestimmungen die Regierungspräsidenten in Cassel und in Arnsberg, sowie das Land Waldeck zu treffen hatten. Im übrigen aber ist die ausgleichende Tätigkeit der allgemeinen Verwaltungsbehörde als Zusammenfassung der sämtlichen wirtschaftlichen Interessen an Bedeutung dadurch stark zurückgegangen, daß für alle erheblichen Fälle des Interessenausgleichs durch die außerordentlich sorgfältige Regelung des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 Verwaltungsgerichts- und Beschlußbehörden eingesetzt worden sind. Die dem Handkommentar von Hermes zum Preußischen Wassergesetze beigefügte Zusammenstellung über die Zuständigkeit im Verwaltungsstreit- und Beschlußverfahren gibt hierüber einen eindrucksvollen Ueberblick.

Das Reich hatte nach Art. 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung von 1871 die Beaufsichtigung und Gesetzgebung über die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, war aber — abgesehen vom Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals — zu keiner wesentlichen Einwirkung auf den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes gelangt. Die Reichsverfassung von 1919 hielt eine wesentlichere Erweiterung der Befugnisse des Reiches auf diesem Gebiete für nötig und übertrug dem Reich in Art. 97 ff. eine finanziell und verwaltungstechnisch selbständige Verwaltungstätigkeit. In dem vorläufigen Staatsvertrage vom 28. Juli 1921 wurde, da eine vollständige Lösung bis zum Uebergabetermin am 1. April 1921 noch nicht gefunden war, zwar die finanzielle Verantwortung und die zentrale Verwaltung dem Reichsverkehrsministerium übertragen.

Doch mußte provisorisch die Verwaltung durch die Mittel- und Unterinstanzen der Länder beibehalten werden.

Die Bedenken, ob die jetzige Reichsverfassung die Zuständigkeiten zwischen dem Reich und den Ländern richtig abgegrenzt hat, wurden auch auf dem Gebiete der Uebernahme der Wasserstraßen mehrfach laut und zum Gegenstande der Erörterungen in den Parlamenten und Wirtschaftsverbänden gemacht. Das Verlangen der Preußischen Hauptlandwirtschaftskammer, diesen Schritt der Reichsverfassung wieder rückgängig zu machen, steht aber vereinzelt dar. In erster Linie wird als Hindernis hierfür wohl der vorgenommene Finanzausgleich zwischen Reich und Ländern anzuerkennen sein, der es den Ländern nicht möglich macht, die im laufenden Etatsjahre auf 150 Millionen Reichsmark jährlich bezifferten Zuschüsse für den Wasserstraßenausbau und ihre Verwaltung aus eigenen Mitteln aufzubringen. Daneben hat sich aber auch nach den Kriegserfahrungen und nach der Gestaltung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse in der Nachkriegszeit das Gefühl verstärkt, daß die zentrale Lage Deutschlands eine besondere Aufmerksamkeit für die Pflege aller Verkehrswege erfordert und daß die Deutschland aufgezwungene Internationalisierung seiner Hauptwasserstraßen eine starke Zusammenfassung der deutschen Interessen gegenüber den internationalen Einflüssen notwendig macht. Bei den Schiffahrtsinteressenten kommt noch besonders zum Ausdruck, daß nach der Verselbständigung der Reichsbahn mit Nachdruck und einheitlich die traditionelle Stellung des Wasserstraßenverkehrs als wichtige Ergänzung der übrigen Verkehrsmittel und als Korrelat gegen die Ueberspannung des Monopolgedankens bei der Reichsbahn geschützt werden müsse. Gerade in jetziger Zeit, wo der Rückgang des Verkehrs die Reichsbahn in die Lage versetzt, den Verkehr in weitem Umfang allein zu befriedigen, verlangt die Schiffahrt, daß ihr nicht ihr Betätigungsfeld durch einen rücksichtslosen Tarifkampf abgegraben wird. Auf vielen Gebieten ist das Bedürfnis nach einem Ausgleiche der starken Verschiedenheiten in den für den Wasserstraßenverkehr gegebenen Bestimmungen der Verwaltungsbehörden hervorgetreten und eine Zusammenarbeit der Behörden mit den Schiffahrtskreisen zur Vereinfachung und Rationalisierung des Schiffahrtsbetriebs erforderlich. Die großen Maßnahmen zur Förderung unseres Wasserstraßennetzes können nur in der Hand des Reiches fortgeführt werden. Nach wirtschaftlichen Umwälzungen pflegt häufig das Gewicht einer systematischen Verkehrspflege stark hervorzutreten. Der Antrag der Preußischen Hauptlandwirtschaftskammer wird daher kaum in weiteren Kreisen Unterstützung finden.

Infolge des Ueberganges der Reichsbahnen und der Verkehrswasserstraßen auf das Reich wurde durch das Preußische Gesetz vom 15. August 1921 — Preuß. Gesetzsammlung S. 487 — das Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgelöst. Bei dem Preußischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten wurde eine Abteilung „Abwicklung Wasserbau“ gebildet, welche die Durchführung des vorläufigen Staatsvertrages sowie die endgültige Regelung der Beziehungen zu der Reichswasserstraßenverwaltung zu übernehmen hatte; damit ging die Führung in den Angelegenheiten der Reichswasserstraßen auf preußischer Seite auf das landwirtschaftliche Ressort über. Der ungenannte Kritiker aus dem „Schiff“, der gegen den Beschluß der Hauptlandwirtschaftskammer selbst Bedenken hegt, scheint nun den Bestrebungen zuzuneigen, welche unter dem Schlagworte „Vereinheitlichung der Wasserwirtschaft“ eine maßgebliche Unterordnung auch der Reichswasserstraßen in Preußen unter die landwirtschaftliche Verwaltung wünschen. Ein derartiger Schritt würde eine Aufgabe des in jahrzehntelanger Arbeit von der Preußischen Verwaltung beschrittenen Weges bedeuten. Die Schiffahrtsinteressenten würden darin jedenfalls keinen wünschenswerten Fortschritt in den Arbeiten zum Ausbau der Ströme erblicken, sondern eher eine erhebliche Rückbildung befürchten. Das Ziel der Reichsverfassung, für die Verwaltung und den Ausbau auch der Wasserverkehrswege die Ländergrenzen zu überwinden, ist auch vor der Reichsverfassung lebhaft hervorgetreten. Die Form, die das Reichsgesetz über den Ausbau der Wasserstraßen vom 24. Dezember 1911 in den Stromausschüssen und Strombeiräten geschaffen hatte, ist nur kurze Zeit im Wesergebiete praktisch gehandhabt worden und muß ohne weiteres als unbefriedigende Lösung anerkannt werden. Nach Art. 97 Absatz 6 der Reichsverfassung sind daher mit Recht die Aufgaben der Strombauverbände auf das Reich überführt worden.

Die gegenwärtige Art der „Mediatverwaltung“ durch die Länderbehörden hat in der Praxis zu so erheblichen Unklarheiten und Störungen geführt, daß ihre schleunige Beseitigung im Interesse geordneter Arbeit dringend geboten ist. Bei einer Anzahl der Länder besteht der Wunsch, daß das Reich nur ein über den Rahmen der Reichsverfassung von 1871 hinaus ausgedehntes Oberaufsichts- und allgemeines Bestimmungsrecht auf dem Wasserstraßengebiete sich vorbehalten, im übrigen aber den Länderregierungen die Verwaltung der Wasserstraßen auftragsweise zurückgeben möge. Mit einer derartigen Einschränkung seiner verfassungsmäßigen Aufgaben wird sich das Reich nicht begnügen können und es können auf diese Weise die wirtschaftlichen Ziele der Verfassungsbestimmung nicht erreicht werden. Aus den Erfahrungen der Kriegswirtschaft heraus hat sich eine berechtigte Abneigung gegen eine zu starke Zentralisation der Verwaltungsarbeit ergeben. Durch die Regelung des vorläufigen Staatsvertrages vom 28. Juli 1921 ist diese Zentralisation der Wasserstraßenverwaltung im Reichsverkehrsministerium bereits gegeben. Wenn nicht dieser Zentralisation eine tatkräftige klare Dezentralisation bis in die unterste Verwaltungsstelle folgt, werden sich die Nachteile der auf Unterbehörden nicht gestützten Verantwortung der Zentralbehörden je länger je nachdrücklicher bemerkbar machen. Der von der Reichsverfassung erstrebte Ausgleich der verschiedenen Interessen über die Ländergrenzen hinweg kann sachgemäß nur herbeigeführt werden, wenn schon in der Unter- und Mittelinstanz in anerkannt objektiver Weise daran gearbeitet wird und sich das Urteil der Zentralinstanz auf diese Vorarbeiten stützen kann. Fördern die Unterinstanzen nicht bereits eine derartige objektive Unterlage für die Entscheidung, dann kommt es zu einer unfruchtbaren Erweiterung der Arbeit in der Zentrale. In finanzieller Hinsicht ist zu beachten, daß der konsequente, auf Jahrzehnte hinaus berechnete Ausbau von Wasserstraßen nur dann in den richtigen Grenzen gehalten werden kann, wenn die ständige engste Fühlung zwischen der entscheidenden Oberbehörde und den ausführenden Stellen besteht.

Unter Berücksichtigung der praktischen Notwendigkeit einer klaren Ordnung der Verwaltung hat sich daher der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt eingehend mit dieser Frage beschäftigt und, wie aus der Zeitschrift für Binnenschiffahrt vom 15. Oktober 1924 Heft 10 Seite 250 ff. zu ersehen ist, mit allem Nachdruck eine feste Fügung der Reichswasserstraßenverwaltung verlangt. Auch die Verhandlungen im Reichstage gelegentlich einer Interpellation der Abgeordneten Dr. Most usw. — Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1925 S. 84 ff. — haben für eine baldige Lösung in diesem Sinne sich ausgesprochen. Der Wunsch der Schiffahrtskreise wird von den großen Wirtschaftsverbänden der Industrie und des Handels lebhaft unterstützt. Eine Resolution der Industrie- und Handelskammern des Rheingebiets, die wegen der großen Bedeutung des Binnenschiffsverkehrs

für dieses Wirtschaftsgebiet besondere Beachtung verdient, lautet folgendermaßen:

„Die am Verkehr des Rheinstromgebiets beteiligten Industrie- und Handelskammern wünschen keine Abschwächung des Art. 97 R. V. Zur Beseitigung bestehender Mißstände halten sie es für unbedingt notwendig, daß das Reich auch in der unteren und mittleren Instanz der Wasserstraßenverwaltung diejenigen Machtmittel erhält, deren es zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf. Eine kraftvolle und einheitliche Wasserstraßenpolitik ist heute mehr denn je für die deutsche Wirtschaft von entscheidender Bedeutung.“

Der Verkehrsausschuß des Industrie- und Handelstages hat sich in einer Entschließung vom 11. März 1925 in ähnlichem Sinn ausgesprochen.

Es muß hiernach anerkannt werden, daß nicht nur für das Gebiet der Seewasserstraßen, sondern auch für das ganze Netz der Binnenschiffahrts-Verkehrswege die Notwendigkeit einer einheitlichen Verwaltung mit klarem Behördenaufbau besteht. Es ist nicht zu verstehen, warum die künftigen Reichswasserstraßenbehörden, wenn sie die von der preußischen Verwaltung bereits verselbständigten Strombauverwaltungen übernehmen, nicht in gleicher nutzbringender Weise eng mit den Landesbehörden zusammenarbeiten sollten, wie es bisher bereits in der preußischen Verwaltungsorganisation geschieht. Artikel 97 Absatz 3 macht der Reichsverwaltung die Wahrung und Förderung der landeskulturellen und wasserwirtschaftlichen Interessen zur besonderen Pflicht. Sie kann dieser Pflicht nur dann nachkommen, wenn sie sich durch eigenes Urteil über die örtlichen Bedürfnisse unterrichtet und es wird auf diese Weise ebenso zur vollen Berücksichtigung dieser Interessen kommen, wie es bei der bisherigen preußischen Wasserstraßenverwaltung der Fall gewesen ist.

Die Wasserstraßen der preußischen Gebiete haben in Deutschland bei weitem das Uebergewicht. Sobald der Grundsatz, der Reichswasserstraßenverwaltung ihren selbständigen Wirkungskreis zuzugestehen, anerkannt wird, wird es kaum unüberwindliche Schwierigkeiten bieten, auch für die außerpreußischen Strecken die Zusammenarbeit der Reichswasserstraßenbehörden mit den Länderdienststellen sicherzustellen. Es kann bei der großen Bedeutung der wasserwirtschaftlichen Fragen vorausgesetzt werden, daß diese Zusammenarbeit von allen Länderbehörden ebenso freudig unterstützt werden wird, wie sie den Reichsbehörden bereits durch Art. 97 Abs. 3 zur Pflicht gemacht und im natürlichen Bereiche ihres Aufgabenkreises liegt. Bei der schon jetzt für die Zentralisation des Reichsverkehrsministeriums gebotenen Verständigung mit den Zentralbehörden der Länder hat sich die Möglichkeit, auf diesem Wege den richtigen Ausgleich zu finden, schon gezeigt. Es kann angenommen werden, daß der Zwangsausgleich durch den — übrigens bereits durch das Reichsgesetz vom 9. Juli 1921 gebildeten — Staatsgerichtshof ebensowenig in Anspruch genommen wird, als es z. B. früher in Preußen bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den verschiedenen Zentralinstanzen zu einem Eingreifen des Staatsministeriums gekommen ist.

Das internationale Wasserstraßenstatut von Barcelona und die Flößerei

Von Dr. Peters, Berlin.

Es ist zweifelhaft geworden, ob das am 20. April 1921 in Barcelona unterzeichnete Statut betreffend die internationalen Wasserstraßen für den gesamten Wasserverkehr oder nur für die Schiffahrt, also nicht für die Flößerei, Geltung hat. Die Frage ist für die westeuropäischen Wasserstraßen von verhältnismäßig geringer Bedeutung, weil dort die Flößerei keine nennenswerte Rolle spielt. Bei den mittel- und osteuropäischen Wasserstraßen liegt die Sache aber wesentlich anders. Es gibt unter ihnen solche, auf welchen große Holzmengen in Gestalt von Flößen befördert werden, und die Schiffahrt — in bezug auf das Gewicht der bewegten Güter — der Flößerei gegenüber die zweite Stelle einnimmt. Der Holzexport auf den östlichen Strömen vollzieht sich größtenteils in der Weise, daß die aus dem Inneren kommenden Flöße in den Mündungshäfen auseinander genommen und die Stämme oder Balken einzeln mit den Hebezeugen der Seeschiffe an Bord genommen werden.

Das Statut von Barcelona spricht von voies navigables, d. h. von Schiffahrtsstraßen, von der navigation im Sinne von Schiffahrt, von navire in bezug auf seegehende Schiffe und bateaux in bezug auf Binnenfahrzeuge. Wenn diese, im Text des Statuts zahlreich wiederkehrenden Ausdrücke die Flößerei einschließen sollten, so müßte man nicht nur die Flöße unter den Begriff bateaux und die Flößerei unter den Begriff navigation, sondern auch die nur flößbaren Wasserstraßen unter den Begriff voies navigables einreihen. Selbstverständlich wäre es an sich denkbar, daß die Verfasser des Statuts die Absicht gehabt hätten, nur die Worte bateaux und navigation im weiteren, den Ausdruck voies navigables aber im engeren und strengeren Sinne zu gebrauchen. Nicht denkbar aber wäre es, daß die Verfasser des Statuts, die von 42 Nationen entsandten und auserlesenen Autoritäten des Völkerrechts, einen solchen Wechsel in der Terminologie innerhalb eines und desselben Rechtsgebiets und Vertragstextes vorgenommen hätten, ohne ihre dahingehende Willensmeinung klar und deutlich kundzugeben. Eine solche Unterlassung müßte ihnen zum Vorwurf gemacht und kann deshalb nicht vermutet werden.

Ist dies aber richtig, so bleibt nur die Wahl, entweder das Statut als anwendbar auch auf die nur flößbaren Wasserstraßen zu erklären — diese Alternative ist ausgeschlossen, weil sie der Willensmeinung der Konferenz von Barcelona zweifellos nicht entspricht oder die extensive Auslegung auch für die Begriffe navigation und bateaux abzulehnen und diese Ausdrücke lediglich auf die wirkliche Schiffahrt zu beziehen. Eine Auslegung des Textes, wonach die Bestimmungen des Statuts nicht die Flößerei überhaupt, sondern nur die Flößerei auf schiffbaren Wasserstraßen zum Gegenstande hätten, kann hiernach nicht in Frage kommen, und zwar um so weniger, als dieser Text auf einer sorgfältigen Legaldefinition des Wasserstraßenbegriffs, in der jene drei Worte mehrfach verwendet werden, sich aufbaut.

In dieser Legaldefinition spielt der Begriff des Transbordement, der Ueberladung von einem Schiff auf das andere, eine wesentliche Rolle, und zwar in dem Sinne, daß diese Maßregel durch die Worte „navigables vers et depuis la mer“, schiffbar vom und zum Meer, nicht ausgeschlossen sein soll. Die Vertreter der Ansicht, daß das Statut auch die Flößerei habe regeln wollen und geregelt habe, müßten folgerichtig hier die These verfechten, daß auch die Verladung von Floßstämmen und -Balken oder gar von wild geflößten Hölzern unter den Begriff der „Umladung von einem Schiff in das andere“ fiele. Es ist aber undenkbar, daß die Verfasser des Statuts für die erstere Manipulation, wenn sie wirklich diese bezeichnen oder

miteinander begreifen wollten, keinen besseren Ausdruck als den der Umladung zwischen zwei Schiffen hätten finden können. Es handelt sich tatsächlich doch nicht um zwei sondern nur um ein erstmalig zu beladendes Schiff.

Der Artikel 5 des Statuts enthält den Vorbehalt des inneren Verkehrs, d. h. des Verkehrs zwischen zwei Häfen desselben Staates, zugunsten der eigenen Flagge, also eine Ausnahme von dem Grundsatze der internationalen Verkehrsfreiheit. Dieser Artikel spricht aber nur von Schiffen, die in dem einen Hafen „beladen" und in dem anderen „ausgeladen" werden; das Zusammenbinden von Flößen und das Auseinandernehmen der Floßtafeln kann man aber unmöglich mit diesen Ausdrücken bezeichnen. Noch weniger ist das möglich bezüglich des Zuwasserbringens und Herausschaffens von Hölzern bei der Wildflößerei. Man müßte also, wenn man hier das Statut als anwendbar auf die Flößerei ansehen wollte, zu einer gewaltsamen Umdeutung der Worte „beladen" und „entladen" sich entschließen. Eine derartig gezwungene Terminologie kann man den Verfassern des Statuts nicht unterstellen. Sie hätten es leicht gehabt, die Fassung den tatsächlichen Verhältnissen der Flößerei anzupassen, wenn sie eine dahingehende Absicht gehabt hätten.

In Artikel 10 alin. 6 Satz 2 wird für zulässig erklärt, eine Schiffahrtstraße als solche aufzuheben, sofern nachgewiesen werden kann, daß andere Arten der Benutzung des Wassers eine überragende Bedeutung gegenüber der Schiffahrt erlangt haben. Wenn das Wort Schiffahrt hier in dem Sinne gemeint wäre, daß es auch die Flößerei in sich schließt, oder mit anderen Worten: wenn die Flößerei einen integrierenden Bestandteil der Schiffahrt bilden sollte, so hätte der beteiligte Staat nur die Wahl zwischen der gleichmäßigen Beseitigung oder Beibehaltung dieser beiden Arten des Wasserverkehrs. Eine solche Regelung wäre aber offenbar sehr unzweckmäßig; so unzweckmäßig, daß man eine dahingehende Absicht bei den in Barcelona versammelten hervorragenden Kennern der Wasserstraßen und des Verkehrs nicht gut voraussetzen kann. Denn dann könnte man weder die Schiffahrt aufheben unter Aufrechterhaltung der Flößerei noch umgekehrt die erstere bestehen lassen unter Beseitigung der letzteren. Beides kann aber notwendig werden und ist in der Praxis viel vorgekommen. Zahlreiche Wasserstraßen, die wegen ihrer geringen Wasserführung oder wegen des übermäßigen Wettbewerbs der Eisenbahnen für den Schiffahrtsbetrieb nicht mehr geeignet waren, sind gleichwohl als Floßstraßen beibehalten worden und leisten als solche nützliche Dienste, weil die Flößerei viel geringere Anforderungen an die Beschaffenheit eines Wasserwegs stellt. Andererseits kommt es auch vor, daß man die Flößerei auf einer Wasserstraße unterdrückt, um diese desto wirksamer und vollständiger für die Schiffahrt ausnutzen zu können. Die Kanalisierung von Flüssen bedeutet immer eine Förderung der Schiffahrt, die auf Kosten der Flößerei erreicht wird; die letztere ist in den Haltungen auf Schleppkraft angewiesen, die sie vordem nicht nötig hatte, und die Gewinnung von Wasserkräften an den Haltungen erfordert überdies die Einschränkung oder Aufhebung des Floßbetriebs. Die in den Eingangsworten des Artikel 10 den Staaten auferlegte Verpflichtung, sich jeder Beeinträchtigung der Schiffbarkeit zu enthalten, wäre für den praktisch äußerst wichtigen Fall der Flußkanalisierung unausführbar, wenn das Wort „Schiffbarkeit" nicht im engeren und eigentlichen Sinne, sondern in der Weise gebraucht sein sollte, daß es den Begriff der Flößbarkeit in sich schließt. Andernfalls würde die Verbotsvorschrift in Artikel 10 Abs. 1 auf die Untersagung der Flußkanalisierungen hinauslaufen; ein derartiger Mißgriff, der das wirtschaftliche Leben in den Tälern unserer Flüsse außerordentlich schädigen würde, hat ganz sicher nicht in der Absicht der Unterzeichner des Statuts von Barcelona gelegen. Man kann eben nicht gleichzeitig sich zur Förderung oder Nichthemmung der Schiffahrt und der Flößerei auf schiffbaren Gewässern verpflichten. Es gibt Situationen, wo man die eine Betriebsart nur auf Kosten der anderen zulassen oder dulden kann; ein zwischen beiden bestehendes junctim würde zu den größten Schwierigkeiten führen.

Die Annahme, daß dem Worte „Schiffbarkeit" in den verschiedenen Artikeln oder Bestandteilen von solchen eine verschiedene Bedeutung innewohne, ist so offenbar unzulässig, daß darüber nichts weiter gesagt zu werden braucht.

In dem Entwurfe zum Barcelona-Statut, in dem sogenannten Grünbuch, und bei den Verhandlungen über diesen Entwurf ist mehrfach von der Flößerei die Rede, und zwar in dem Sinne, daß die Flößerei nicht als Bestandteil der Schiffahrt angesehen wird und deshalb nicht unter die erstrebte internationale Regelung fällt. Auf Seite 60 des Grünbuchs wird zwischen der Schiffahrt und sonstigen Nutzungen der Ströme unterschieden, die, „aux points de vue agricole, f o r e s t i e r et piscicole" in Betracht kommen. Der „point de vue forestier" bedeutet nichts anderes als Flößerei. Auf Seite 68 wird bemerkt, man habe den Ausdruck „navigation jusqu' à la mer" ersetzt durch „depuis la mer", um denjenigen Wasserstraßenverkehr auszuschließen, der nur in der Talfahrt bestehe — das ist die Flößerei. In den Verhandlungen findet sich Seite 352 ein Antrag des polnischen Vertreters, es möge in dem jetzigen Artikel 10 des Statuts die Flößerei ausdrücklich erwähnt werden bei der Aufzählung derjenigen Strombenutzungsarten, die nicht unter den Begriff der Schiffahrt fielen. Der Antragsteller wird beruhigt mit dem Hinweise darauf, daß die Aufzählung nur Beispiele bringe, also nicht erschöpfend sei, und mit der weiteren Erklärung, daß durch die Aufnahme seiner Bemerkungen in das Protokoll die Auslegung hinreichend gesichert erscheine.

Da das Statut von Barcelona gewissermaßen eine Kodifikation des bestehenden, bisher in den Schiffahrtsakten für einzelne Ströme niedergelegten Völkerrechts oder eine Art von Normalschiffahrtsakte mit dem Ziele der universalen Geltung für internationale Wasserstraßen darstellt, so ist es von Interesse, die Ausdrucksweise der einzelnen Schiffahrtsakte zu Vergleichen heranzuziehen. Hierbei ergibt sich, daß diese Akten ihren auf Miterfassung der Flößerei gerichteten Vertragswillen durch deren ausdrückliche Erwähnung regelmäßig zum Ausdrucke bringen. Das gilt insbesondere für die alte Rheinschiffartsakte vom 31. März 1831 und für die revidierte vom 17. Oktober 1868, die alte Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821/13. April 1844 und für die neue vom 22. Februar 1922, für die alte Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 und die neue vom 23. Juli 1921 — die erstere erklärt durch einen besonderen Artikel alle für die Schiffahrt getroffenen Bestimmungen als entsprechend anwendbar auf die Flößerei —, für die Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823/3. September 1857, für die Emsschiffahrtsakte vom 13. März 1843 und für die Pruthschiffahrtsakte vom 8./9. Februar 1871.

In einer Anzahl von internationalen Schiffahrtsakten wird nur die Schiffahrt als solche erwähnt und der auf Nichteinbeziehung der Flößerei gerichtete Vertragswille dadurch zum Ausdrucke gebracht, daß die Bestimmungen ganz oder teilweise auf die Flößerei nicht anwendbar sind. Das trifft beispielsweise für die Kongoakte vom 8. November 1884 und die Poschiffahrtsakte vom 3. Juli 1849/13. Februar 1850 insofern zu, als dort die Erhebung der Schiffahrtsabgaben nach der Tragfähigkeit, also nach einem für die Flößerei unmöglichen Maßstabe, vorgeschrieben ist.

Es ist anzunehmen, daß die Mitglieder der Konferenz von Barcelona, in der 42 Staaten der Welt mit Wasserstraßenbesitz vertreten waren, sich dieser in den internationalen Schiffahrtsakten verkörperten Ueberlieferungen bewußt waren und die Flößerei in den Statut von 1921 deshalb nicht besonders erwähnt haben, weil sie diese Art der Benutzung von Wasserwegen in die neue internationale Regelung nicht einbeziehen wollten.

Von Bedeutung für die Auslegung des Statuts ist ferner der Umstand, daß in dem gleichzeitig zwischen Deutschland und Polen verhandelten, einen Tag nach dem Statut unterzeichneten, den Wechselverkehr zwischen Preußen und dem übrigen Deutschland über die polnischen Land-, Schienen- und Wasserwege regelnden sogenannten Korridorvertrage die Flößerei nicht in den Begriff der Binnenschiffahrt einbezogen, sondern ausdrücklich geregelt und zum Gegenstande besonderer Vorschriften gemacht worden ist. Da beide Staaten auch an dem Zustandekommen des Statuts von Barcelona beteiligt waren, so spricht die Vermutung dafür, daß sie den Begriff der Schiffahrt in beiden Vertragsurkunden gleichmäßig aufgefaßt haben. Die Vermutung spricht für die Anwendung einer gleichmäßigen Terminologie.

Schließlich mag noch erwähnt werden, daß auch die innerdeutsche Gesetzgebung die Flößerei regelmäßig neben der Binnenschiffahrt erwähnt, wenn sie beide Arten der Güterbeförderung regeln will. Das zeigt sich insbesondere in den Reichsverfassungen von 1871 und 1919, in den Reichgsesetzen über die ansteckenden Krankheiten, über die Unfallversicherung, über die Zuständigkeit der Gerichtsbehörden und vor allem in der Tatsache, daß im Jahre 1895 gleichzeitig ein Reichsgesetz über die Binnenschiffahrt und ein anderes über die Flößerei erlassen worden ist.

Letzten Endes ergibt sich diese Terminologie der Verträge und Gesetze aus der Natur der Dinge, und aus den wirtschaftlichen Verhältnissen, insofern die Technik des Transportbetriebs bei beiden Arten der Güterbeförderung auf Wasserwegen zu verschieden ist, um eine einheitliche Regelung zu ermöglichen; es fehlt die zu einer solchen notwendige Gleichheit der Interessen.

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt.

Von Dr. Otto Most, Mitglied des Reichstags, Duisburg-Ruhrort.

In der Kölnischen Zeitung Nr. 199 vom 17. März 1925 lesen wir die folgenden Ausführungen, die wir ihrer allgemeinen Bedeutung wegen auch an dieser Stelle wiedergeben möchten.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt ist heute größer als je. Wie groß sie schon vor dem Kriege war, ergibt sich aus den Zahlen des letzten vollen Friedensverkehrsjahrs. Deutschland hatte 1913 einen Gesamteisenbahn- und Wasserstraßenverkehr von 80 Milliarden Tonnenkilometer, davon entfielen 22 Milliarden Tonnenkilometer allein auf die Binnenschiffahrt. In ihr wiederum herrscht, unbeschadet der Bedeutung anderer großer Ströme wie Elbe und Oder sowie der Kanäle, durchaus der Rhein vor; auf ihm wurde mit 11 Milliarden Tonnenkilometer genau die Hälfte der Binnenwasserfracht befördert. Und doch war die Binnenschiffahrt fast stets ein Stiefkind staatlicher Fürsorge. Gewiß sollen die großen Leistungen einzelner Länder, wie etwa Preußens im Ausbau der westdeutschen Kanäle oder Badens in seinem unablässigen Bemühen um die Rheinregulierung, nicht verkannt werden. Das Schwergewicht des staatlichen Interesses aber lag völlig bei der Eisenbahn, deren Tarifpolitik allzu oft den Eindruck hervorrief, daß es sich bei der Binnenschiffahrt nicht um eine gleichberechtigte und gerngesehene Schwester der Eisenbahn handele, sondern um eine lästige Nebenbuhlerin. Allerdings wird man dabei eins berücksichtigen müssen. Die Förderung der Eisenbahn und ihrer Einnahmen bedeutete unmittelbare Vermehrung der Staatseinkünfte; die Förderung der Schiffahrt dagegen kam scheinbar lediglich einem von Privatunternehmern betriebenen Gewerbe zugute. Nur besonders einsichtige Wirtschaftspolitiker und Regierungen blickten darüber hinaus auf die dadurch erzielte Kräftigung des ganzen Wirtschaftslebens als der Hauptquelle auch der staatlichen Einnahmen.

Heute liegen die Dinge anders. Mit der Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist die freie Verfügung des Reiches über Eisenbahntarife und Eisenbahnverbindungen wesentlich eingeschränkt worden. Die dabei maßgebliche Grundanschauung kommt im Dawesschen Gutachten deutlich zum Ausdruck; in jenen Darlegungen nämlich, die es bemängeln, daß die deutsche Eisenbahn allzusehr als Instrument der Wirtschaftspolitik angesehen worden sei — die deutsche Wirtschaft selbst freilich hat nicht allzuoft geglaubt, davon etwas zu spüren — und dies zugunsten einer reinen Gewinnpolitik abgeändert werden müsse. Die auf der Eisenbahn ruhenden Lasten machen dieses sicher in gewissem Grad erforderlich, aber alles hat seine Grenzen. Die bisherigen Entscheidungen des Verwaltungsrats der Reichsbahngesellschaft in auch völlig berechtigten Tarifherabsetzungsanträgen — zum Beispiel die Anträge wegen des Siegener Industriegebiets — lassen erkennen, daß zum mindesten die Neigung besteht, diese Dinge auf kurze Sicht unter Außerachtlassung der günstigen Dauerwirkungen zu beurteilen. Wie schwer es angesichts dessen sein wird, künftig den Betrieb mancher für die Eisenbahn zwar unwirtschaftlichen, für das Gesamtgefüge der Volkswirtschaft aber durchaus lohnenden Strecken aufrechtzuerhalten und neue derartige Verbindungen zu schaffen, liegt auf der Hand. Das Londoner Abkommen aber verlangt zwingend von Deutschland weitestgehende Ausgestaltung und Neuansetzung der Industrie; sei es der verarbeitenden Industrie zur Steigerung der Ausfuhr, sei es der zur Versorgung des eigenen Landes bestimmten Gewerbezweige zur Minderung der Einfuhr. Je besser und billiger die Verkehrsverbindungen im Lande sind, um so größer sind die Aussichten auf die Billigkeit. Ausgestaltung und Pflege der Binnenwasserstraßen als Ergänzung und Ersatz der Eisenbahn wird damit eine Frage von größter nationalpolitischer Bedeutung. Welche Möglichkeiten Luft- und Kraftwagenverkehr eröffnen werden, steht noch dahin. Für den Massengüterverkehr zum mindesten wird der starke Rücken der deutschen Ströme und Kanäle für lange Zeit die entscheidende Rolle spielen.

Jeder, der die Reichstagsverhandlungen zum Reichsverkehrshaushalte verfolgt hat, wird die Ueberzeugung gewonnen haben, daß der gegenwärtige Reichsverkehrsminister die Bedeutung des eben Gesagten erfaßt hat. Sein Ministerium, das der eine oder andere

wohl gelegentlich als ein „Rumpfministerium“ bezeichnete, hat, selbst wenn die im Haupthaushaltausschusse des Reichstags gewünschte Angliederung sonstiger technischer Abteilungen aus anderen Reichsministerien nicht Verwirklichung fände, Aufgaben von achtunggebietender Größe und gewichtigster Verantwortlichkeit zu erfüllen. Die Darstellung, daß es sich im wesentlichen nur noch um eine Aufsichts- und Verhandlungsstelle gegenüber der Reichsbahngesellschaft mit eng beschränkten Wirkungsmöglichkeiten handle, ist durchaus abwegig. Wohl trifft zu, daß das weggefallen ist, was früher den Kern des Verkehrsministeriums ausmachte, die Reichsbahn. Das Verbliebene aber hat heute vervielfachtes Gewicht erhalten. Hier ist die Stelle, von der aus die deutsche Wirtschaft in nicht geringerem Maß als vom Reichswirtschaftsministerium den entscheidenden Antrieb empfangen soll. Was die Handelsvertragspolitik nach außen ist, das ist eine große, zielbewußte und nach einheitlichen Gesichtspunkten geleitete Verkehrspolitik im Innern. Um die Grundlage solcher groß angelegten Verkehrspolitik geht es, wenn seit Jahren das Reich mit den Ländern um die Frage ringt, ob und wie die durch Artikel 97 der Reichsverfassung vorgesehene Ueberführung der dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen aus der Obhut der Länder in Eigentum und Verwaltung des Reichs durch die Schaffung auch einer entsprechenden Behördengliederung gekrönt werden soll. Der gegenwärtige Zustand ist so, daß das Reich zwar die Oberleitung der Wasserstraßenpolitik im Reichsverkehrsministerium hat und die erforderlichen Gelder sich vom Reichstage bewilligen läßt, deren tatsächliche Verausgabung aber, sowie die gesamte Durchführung bei Landesbehörden und Landesbeamten, ohne behörden- und beamtenrechtliche Unterordnung unter die Reichsspitze, liegt. Dieser Zustand muß beseitigt werden. Bei dem Kampfe darum tritt in der Oeffentlichkeit die Sorge um mögliche Schädigungen landwirtschaftlicher Meliorationsinteressen in den Vordergrund. Vielfach aber birgt sich dahinter nichts als ein gerade hier schlecht angebrachter Partikularismus. Einer gesamtdeutschen Wirtschaftspolitik muß eine gesamtdeutsche Verkehrspolitik sich einfügen. Daß im Rahmen einer gesamtdeutschen Wirtschaftspolitik nicht zuletzt, ja mit in erster Linie die berechtigten Interessen der Landwirtschaft Berücksichtigung verdienen, versteht sich von selbst. Zweifellos sind auch insofern Schwierigkeiten vorhanden, als vielfach am selben Wasserlaufe Handel und Industrie einerseits, die Landwirtschaft anderseits, gleichzeitig also Wasserstraßenverkehr und Wasserwirtschaft interessiert sind, die Obhut für jenen aber der Obhut des Reiches, für diese derjenigen des Staates unterliegt. Aehnliche Schwierigkeiten haben aber auch früher bestanden, als die Pflege auch des Wasserstraßenverkehrs Angelegenheit der einzelnen Bundesstaaten war. In Preußen beispielsweise standen sich dabei zwei verschiedene Ministerien gegenüber, und jeder, der die innere preußische Verwaltungsgeschichte kennt, weiß, daß derartige Gegensätze nicht selten mindestens so stark gewesen und mindestens so hartnäckig vertreten worden sind, als dies heute unter den veränderten Verhältnissen zwischen dem Reich und einem der Länder der Fall sein könnte. Wie man damals den Weg zur Vermeidung von Schädigungen des Allgemeinwohls gefunden hat, wird man ihn auch heute finden, weil er gefunden werden muß.

Es ist kein Zufall, daß die sich hierauf aufbauenden Ansprüche des Reichsverkehrsministeriums auf Uebergang der Wasserstraßenbaubehörden an das Reich, die gerade in den Kreisen der Rheinschiffahrt und überhaupt der westdeutschen Wirtschaft vertreten wurden, in den Industrie- und Handelskammern, besonders lauten Widerhall gefunden haben. Wir am Rhein haben es in den letzten Jahren genugsam erfahren, was es bedeutet, wenn die deutsche Flagge um ihr Dasein kämpft. Wir wissen am besten, was diese flüssigen Adern des Rheins, seiner Nebenströme und der Kanäle für den Gesamtkörper des Wirtschaftslebens bedeuten. Uns am Rhein ist klar, wieviel davon abhängt, ob in Berlin eine von starkem Willen beseelte und mit den entsprechenden Machtmitteln zu seiner Durchführung ausgestattete Reichsstelle vorhanden ist, die in klarer Kenntnis der dringenden Notwendigkeit auch der Binnenschiffahrt gibt, was ihr gebührt. Man hat in den letzten Jahren manchesmal die Interessen der deutschen Seehäfen gegen die der Binnenwasserstraßen ausgespielt. Wir am Rhein haben allerdings nicht selten den Eindruck gehabt, vernachlässigt zu werden. Aber trotzdem freut sich niemand mehr über den allmählichen Anstieg unserer Seehäfen als Rheinland und Westfalen, deren Wirtschaft ja durch durch tausend Fäden mit ihnen verbunden ist. Jede bessere Verbindung des Westens mit den Seehäfen ist willkommen. Wir wollen aber auch, daß alles getan wird, um die Binnenschiffahrt und im besonderen die Rheinschiffahrt mit allen ihren Hilfs- und Nebengewerben zu der Leistungsfähigkeit zu führen und in der Leistungsfähigkeit zu erhalten, deren sie bedarf, um neben der Bewältigung des Verkehrs an sich noch eine andere Aufgabe von ungeheurer Bedeutung zu erfüllen: in ehrlichem Wettbewerbe mit der Reichsbahn deren sonst ungehemmtes Streben nach höchsten Tarifsätzen auf ein erträgliches Maß herunterzuschrauben. Es wäre bei der heutigen Lage für Deutschlands Wirtschaft ein Unglück sondergleichen, wenn die Reichsbahn neben dem rechtlichen Monopol hinsichtlich des Schienenwegs auch noch ein tatsächliches Monopol hinsichtlich des gesamten Binnengüterverkehrs ganz oder ziemlich ganz haben würde. Je billiger die Binnenschiffahrt arbeiten kann und je mehr sie dabei die Förderung des Reiches erfährt, um so mehr mindert sich diese Gefahr.

Die augenblickliche Lage ist wahrlich nicht rosig. Die Rheinschiffahrt hat in den Jahren 1923 und 1924 als einer der ersten Wirtschaftszweige, der zu Beginn des passiven Widerstandes in die Bresche sprang, schlechthin unermeßliche Opfer gebracht und bringen müssen, die nur schwer verwunden werden können. Der französische Plan eines Seitenkanals Basel—Straßburg an Stelle der Rheinregulierung bedroht den freien Rhein aufs neue. Die Forderungen auf Wiederherstellung der alten Binnenwasserumschlagstarife mit Umbau des Eisenbahntarifwesens zur Herbeiführung eines Hand-in-Hand-Arbeitens von Bahn und Rheinschiffahrt sind noch unerfüllt. Die statistischen Zahlen über den Verkehr des Rheinstroms sowie der deutschen Rheinhäfen insbesondere bleiben weit hinter dem Friedenszustande zurück, wenn sie auch als Ergebnis unablässigen Mühens und Schaffens, unverzagter Tatkraft und Zähigkeit ein allmähliches Ansteigen erkennen lassen. Selbst diesem aber droht die allergrößte Gefahr, wenn die katastrophale, den Wiederaufbau und die notwendigste Erneuerung des Schiffsmaterials unmöglich machende Kreditnot in Schiffahrt und Schiffbau nicht baldigst beseitigt wird. Sorgen und Nöte also genug! Gerade darum aber ist es nicht um des Rheins oder der Binnenschiffahrt, sondern um der deutschen Gesamtwirtschaft willen dringend notwendig, daß der Mahnruf, der in diesen Darlegungen enthalten ist, nicht ungehört verhallt, sondern zu einem der wichtigsten, tatkräftigst zu verfolgenden Programmpunkte der Reichsregierung wird.

Die Straßburger Beschlüsse im Lichte der internationalen Verträge.

Von Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf-Oberkassel.

Am 29. April 1925 hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt einen neuen Beschluß hinsichtlich der vielumstrittenen Oberrheinstrecke Straßburg—Basel gefaßt, der in mehr als einer Hinsicht zu ernsten Bedenken Veranlassung gibt und der ja auch die deutschen Delegierten veranlaßt hat, sich der Abstimmung zu enthalten und einen Protest gegen den auf den elsässischen Seitenkanal bezüglichen Teil zu Protokoll zu geben. Es sei an dieser Stelle nicht weiter gesprochen von dem im gegenwärtigen Stadium der Entwicklung keinesfalls mehr zu rechtfertigenden Versuche, nach der Methode der Katze, die um den heißen Brei herumgeht, der endgültigen Entscheidung „Vollregulierung oder Seitenkanal?“ immer wieder aus dem Wege zu gehen, indem in einem und demselben Beschlusse der schweizerische Plan der Regulierung zur Ausführung genehmigt und auch der französische Kanalplan gutgeheißen wurde. Dieses Hinausschieben der letzten Entscheidung von Jahr zu Jahr mag im Augenblick peinliche Auseinandersetzungen vermeiden, muß aber in der Folge um so sicherer zu schwersten Konflikten führen. Es möge hier nur einmal eine Betrachtung darüber erlaubt sein, ob und inwieweit die jüngste Genehmigung des Seitenkanal-Projekts (der die Genehmigung des Kanalbaues unweigerlich folgen muß) in Uebereinstimmung zu bringen ist mit bindenden internationalen Abmachungen älteren Datums.

Der Protest der deutschen Delegation gegen den genehmigten Plan des Seitenkanals, dem sich Holland und die Schweiz teilweise angeschlossen haben, richtete sich gegen den Verstoß des Projekts gegen den Art. 358 des Versailler Diktats, in dem festgelegt worden ist, daß der Bau eines den Franzosen gestatteten elsässischen Kraftkanals nur unter der Bedingung erlaubt werde, daß er „weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Leichtigkeit der Schiffahrt mindern, sei es im Rheinbette, sei es in den Abzweigungen, die etwa an dessen Stelle treten werden, noch eine Vermehrung der bis dahin nach Maßgabe des in Gültigkeit befindlichen Abkommens*) erhobenen Abgaben nach sich ziehen darf“. Diesen Voraussetzungen genügt der französische Kanalentwurf durchaus nicht, der bekanntlich u. a. 8 Schleusen vorsieht und auch Abgaben für ihre Durchfahrung vorsieht. Es bedarf schon einer sehr weitherzigen Interpretation der Ausdrücke „die Schiffbarkeit schädigen“ und „die Leichtigkeit der Schiffahrt mindern“, um die von der Mehrheit der Zentralkommission offenbar vertretene Auffassung zu begründen, der unvermeidlich sarke Zeitverlust einer Fahrt durch einen mit Schleusen ausgestatteten Kanal, zumal in der Talfahrt, stelle keine „Minderung der Leichtigkeit der Schiffahrt“ dar. Die Straßburger Kommission scheint der Meinung zu sein, es genüge eine Zurechtknetung in der Interpretation vorhandener Verträge, um sie selbst in bezug auf den Rhein und seine Zukunft zur obersten Instanz und zum unbeschränkten Souverän zu machen. Das ist ein erheblicher Irrtum. Die Mehrheit der Zentralkommission hat über die Auslegung älterer internationaler Verträge keineswegs selbstherrlich zu entscheiden, sondern zu diesem Zwecke sind andere zwischenstaatliche Instanzen da, deren Votum die Straßburger Kommission sich restlos zu fügen hat. Deutschland sollte daher dem bereits erhobenen Protest gegen den genehmigten Kanalplan je eher je lieber den nötigen Nachdruck geben, indem es die Gültigkeit des Beschlusses vom 29. April, soweit der Kanalentwurf in Betracht kommt, bei den zuständigen Instanzen anficht und eine Nachprüfung und etwaige Annullierung fordert.

Dazu kommt aber ein Weiteres. Es ist offenes Geheimnis, daß Frankreich die auf elsässischem Boden etwa zu bauenden Seitenkanäle als rein französische Wasserstraßen zu behandeln gedenkt, daß es französische Verwaltung darin einrichten, die französischen Gesetze gelten lassen, französische Abgaben erheben und die zu gewinnende elektrische Kraft ausschließlich zugunsten der französischen Wirtschaft verwenden will. Wohlweislich hat es von diesen Absichten noch nicht gesprochen, aber daß wir nach erfolgtem Bau des Kanals oder einzelner Teile einem Zustand entgegentreiben, wo uns der französische Charakter der Wasserstraße als eine über jede Diskussion erhabene Selbstverständlichkeit zugemut werden wird, vermag doch niemand zu bezweifeln, der die Entwicklung in den letzten Jahren beobachtet hat. Demgegenüber kann gar nicht früh genug mit äußerstem Nachdrucke festgestellt werden, daß von speziellen französischen Hoheitsrechten nie und nimmer die Rede sein kann, da ja der Rhein zwischen der holländischen und der schweizerischen Grenze internationalisiert ist und den internationalen Bestimmungen gemäß ein internationalisierter Stromteil nur durch Abzweigungen ersetzt werden kann, die ebenfalls dem internationalen Regime unterstehen.

Auf der Verkehrskonferenz von Barcelona im Frühjahr 1921 ist ja über alle derartige Fragen verhandelt und in den meisten Punkten auch eine Klarheit der Begriffsbestimmung erzielt worden. Im Abschnitt über die internationalen Wasserwege steht nun u. a. zu lesen:

> „Que les canaux latéraux établis en one de suppléer aux imperfections d'une voie d'eau sont assimilés à cette dernière“.

Da der von den Franzosen gewünschte Seitenkanal ihrer eigenen Angabe nach u. a. dazu dienen soll, die großen Unzuträglichkeiten für die Schiffahrt auf der Rheinstrecke Straßburg—Basel auszuschalten und zu verbessern, und da eben diese Rheinstrecke seit 1920 ein internationales Gewässer ist, kann es gar keinem Zweifel unterliegen, daß der Kanal „diesem letzteren gleichgestellt“, d. h. also einem internationalen Regime unterzuordnen ist.

Nun ist es freilich mit der Rechtsgültigkeit der Barcelona-Akte vom 20. April 1921 bisher ein ganz eignes Ding. 43 Staaten waren an der Konferenz in Barcelona beteiligt, aber nur ein recht kleiner Teil von ihnen hat bisher die damaligen Beschlüsse ratifiziert. Aus den verschiedensten Gründen sträubt sich ein erheblicher Teil der in Betracht kommenden Regierungen, die sehr weitgehenden und einschneidenden Bestimmungen der Akte als für sich verbindlich anzuerkennen. Jeder Staat ist wohl zur Ratifizierung bereit, wenn er die Gewißheit hat, daß alle anderen ratifizieren werden, aber, wie die Dinge liegen, wartet immer ein Staat auf den anderen und will nicht der erste sein, der sich bindet. So kommt es, daß bisher nur solche Staaten die Barcelona-Akte ratifiziert haben, die nicht selber Uferanlieger internationalisierter Ströme sind, mit wenigen ziemlich belanglosen Ausnahmen. Ganze 11 von den in Barcelona vertreten gewesenen 43 Staaten haben in mehr als 4 Jahren das Abkommen über die „Voies navigables d'intérêt international“ ratifiziert, nämlich:

Albanien	am 8. Oktober 1921,
Bulgarien	„ 11. Juli 1922,

*) Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868.

Großbritannien)
Indien) am 2. August 1922,
Neuseeland)
Italien „ 5. August 1922,
Dänemark „ 13. Nov. 1923,
Finnland „ 29. Januar 1923,
Norwegen „ 4. Sept. 1923,
Oesterreich „ 15. Nov. 1923,
Tschechoslowakei „ 8. Sept. 1924.

Das Zusatzprotokoll zu diesem Abkommen haben sogar nur 8 Staaten ratifiziert, nämlich die vorgenannten ohne Bulgarien, Italien und Oesterreich.

Was nun die Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt betrifft, so unterliegen diese ohne weiteres und automatisch den Vereinbarungen der Barcelonaer Konferenz. Im Versailler Diktat schreibt nämlich Art. 338 vor, die Verkehrsordnung auf den internationalisierten deutschen und tschechischen Strömen sei in Zukunft eo ipso diejenige, „welche festgelegt wird in einem durch die alliierten und assoziierten Mächte zu treffenden und durch den Völkerbund zu genehmigenden allgemeinen Abkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter dieses Abkommen anerkennt". Und im Art. 354 wird besonders bestimmt, daß auch die Rheinschiffahrtsakte, sowohl die alte von 1868 wie die angekündigte neue, vorbehaltlos den Beschlüssen der künftigen allgemeinen Verkehrskonferenz unterworfen seien:

„Im Falle der Nichtübereinstimmung gewisser Bestimmungen des genannten Abkommens (Mannheimer Akte) mit den Bestimmungen des im Art. 338 erwähnten allgemeinen Abkommens, das sich auf den Rhein beziehen wird, gehen die Bestimmungen des allgemeinen Abkommens vor . . . Dieser Revisionsentwurf (der Mannheimer Akte) wird nach Maßgabe der Bestimmungen des allgemeinen Abkommens aufgesetzt werden."

Hier hilft kein Drehen und kein Deuteln: Die Straßburger Zentralkommission hat die in Barcelona gefaßten Beschlüsse ohne weiteres als für sich und den Rhein als verbindlich zu betrachten, gleichviel, ob die in der Zentralkommission vertretenen Staaten für ihr eigenes Gebiet die Beschlüsse ratifiziert haben oder nicht. Am internationalen Charakter des von Frankreich geforderten, etwaigen Seitenkanals kann also auch nicht der leiseste Zweifel bestehen! Ueberdies haben ja zwei von den in Straßburg vertretenen Staaten, Großbritannien und Italien, die Schiffahrtsabmachungen von Barcelona bereits ratifiziert, können also auch sonst gar nicht mehr gegen die Internationalisierung des elsässischen Seitenkanals stimmen. Da Deutschland, Holland und die Schweiz aber selbstverständlich diese Internationalisierung eines von ihnen grundsätzlich befehdeten, dennoch aber im Prinzip genehmigten Kanals unter allen Umständen fordern würden, ist selbst im Rahmen der Kommission eine Mehrheit von mindestens 13 : 6 Stimmen für die Internationalisierung des Seitenkanals sichergestellt, wenn es überhaupt etwa zur Abstimmung über eine der Kompetenz der Zentralkommission durchaus entzogene Angelegenheit kommen sollte. Sollten die englischen und italienischen Delegierten wieder nach der Pariser Pfeife tanzen und gegen die Internationalisierung des Seitenkanals stimmen, so müßten sie von ihren Regierungen zur Ordnung gerufen werden, da die Ratifizierung des Vertrags von Barcelona zu einer gegenteiligen Stellungnahme verpflichtet.

Die durch das Versailler Diktat neugeschaffene Rhein-Zentralkommission ist aber nicht nur an die Versailler Bestimmungen, insbesondere an den für sie wichtigsten Art. 358, nicht nur an die Barcelonaer Beschlüsse vom 20. April 1921 ohne Einschränkung und Vorbehalt gebunden, sondern ihre Machtbefugnisse sind des weiteren eingeengt durch das Mannheimer Abkommen von 1868. Zwar darf sie das Mannheimer Abkommen künftig durch eine neue Rheinschiffahrtsakte ersetzen. So lange dies aber noch nicht geschehen ist, ist die alte Rheinakte — von einigen, in Versailles präzisierten, kleinen Aenderungen abgesehen — durch den Versailler Art. 354 voll wieder in Kraft gesetzt worden, und einer der wichtigsten Artikel dieser Akte, an den nicht oft genug erinnert werden kann, der Art. 46, besagt ausdrücklich, daß für die in der Kommission vertretenen Staaten (außer für Deutschland, dem man in Versailles auch in dieser Hinsicht die Hoheitsrechte beschnitten hat) die Beschlüsse der Kommission keine Verbindlichkeit haben, wenn die Regierungen ihnen nicht freiwillig zustimmen. Rechtlich heißt das doch, daß die Kommission durchaus nicht selbstherrlich über einen Teil des Rheins zu verfügen vermag. Gesetzt den Fall, die niederländische Regierung oder die schweizerische Bundesregierung oder (was am wahrscheinlichsten ist) beide zusammen legten Verwahrung ein gegen einen Beschluß der Kommission, den Rhein zwischen Basel und Straßburg trocken zu legen, um sein Wasser in einen seitlichen Kanal zu leiten, so ist es während der Gültigkeitsdauer der Mannheimer Akte kaum zweifelhaft, daß die Straßburger Kommission und Frankreich, wenn sie sich nicht eines Rechtsbruchs schuldig machen wollen, diesen Einspruch zu respektieren genötigt sein würden.

Und schließlich gibt es noch einen vierten gültigen internationalen Vertrag, den ältesten und gewichtigsten von allen, der die Kompetenzen der Straßburger Kommission in bezug auf den Oberrhein entcheidend einengt: das Schlußprotokoll des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815. Mit Billigung sämtlicher damaligen Staaten Europas (außer der Türkei) ist damals als verbindliches Recht für den Rhein im Art. 109 der Grundsatz verkündet worden:

„Die Schiffahrt auf dem Rhein wird frei sein von dem Punkte an, wo der Fluß schiffbar wird, bis zum Meere, sodaß sie niemand verboten werden darf."

Dieser internationale Rechtssatz ist bis heute unverändert in Gültigkeit. Es wird ausdrücklich von einer Schiffahrt „auf" dem Rhein gesprochen, und da der „Punkt, wo der Fluß schiffbar wird", Basel bezw. Rheinfelden ist, kann es rechtlich nicht dem leisesten Zweifel unterliegen, daß ohne allgemeine Zustimmung der am Wiener Kongreß beteiligten Staaten die Rheinstrecke Basel—Straßburg nicht angetastet werden darf. Selbst die hohe Kommission in Straßburg ist an jenen Satz gebunden und kann nicht einfach durch Majoritätsbeschluß verfügen, fortan gelte jener Art. 109 nicht mehr.

Die Diemeltalsperre bei Helminghausen.

Von Bruno Jacob, Volkswirt R.D.V., Kassel.

Als zweites Reservoir der Oberweser in derem Quellgebiete kommt die Diemeltalsperre bei Helminghausen in Frage. Man erreicht sie am ehesten von der Station Bredelar über Padberg auf der Landstraße oder von Messinghausen her auf einem Waldwege. Beide Stationen liegen auf der Strecke von Scherfede nach Brilon. Kurz unter-

halb Bredelar, das selbst im Tale des Hoppekeflüßchens liegt, dem auch die Bahnlinie folgt, biegt das obere Diemeltal etwas südlich von der Eisenbahn ab.

Geologisch ist das Gebiet der Sperre dem des Edderstausees ähnlich, auch das Staubecken von Helminghausen liegt im Rheinischen Schiefergebirge und auch politisch zum überwiegenden Teile (133 ha) in Waldeck, während 32 ha in Westfalen liegen. Der Wasserspiegel des Sees, der ein enges, tief eingeschnittenes Tal, ein echtes Schiefertal, füllt, und im Gegensatze zum Edderstausee wenig verästelte Gestaltung besitzt, liegt auf + 376,20 NN. Die Diemel, die nur eine Gesamlänge von 106 km besitzt, mit einem Niederschlagsgebiete von 1762 qkm, kann durch diese Anlage nur in einem verhältnismäßig geringen Grade erfaßt werden. Die Sperre liegt schon 16 km unterhalb der Quelle und somit ergibt sich für das erfaßte Niederschlagsgebiet nur eine Fläche von 104 qkm oder 6 % der Gesamftläche. Ein Vergleich mit der größeren Schwester, der Eddertalsperre, mit ihrem erheblich größeren Umfange und Wirkungsgrad liegt nahe. Da das heute überstaute Tal nur ein enges Waldtal war, so entstand kein erheblicher Verlust an Siedlungsgebiet: nur vier Gehöfte verschwanden, bezw. mußten verlegt werden.

Die Sperrmauer, die das Tal abschließt und die Wassermenge von 20 Millionen cbm aufstaut, die bei vollem Stande 34 m hoch, bei niedrigstem Stande, dem sog. „Eisernen Bestande", von 5 Millionen cbm aber noch immer 21 m hinter der Mauer steht, ist an der Talsohle 80 m, an ihrer Krone 220 m lang. Ihre größte Höhe beträgt 42 m, ihre größte Sohlenbreite 30,5 m; an Bruchsteinmauerwerk enthält die Mauer 72 000 cbm. Sie ist im Grundrisse gegen die Stromrichtung gebogen, genau in dem gleichen Verhältnisse wie die Mauer von Hemfurt, um Rißbildungen vorzubeugen. Die Baugrube, resp. die Fuge im Fels der Seitenhänge, wo sich das Mauerwerk an den Tonschiefer des Gebirges anlegt, wurde unter Anwendung von Druckwasser so gesäubert, daß eine gute Verbindung des Mauerwerks mit dem gesunden Gestein sich herstellen ließ. Sie ist in den Felsgrund rund 6 m eingelassen, als Baumaterial kam der an Ort und Stelle gewonnene harte Grünstein in Frage.

Die Krone der Mauer, die eine Breite von 7 m besitzt, ist als Fahrbahn für die nach Heringhausen führende Straße ausgebildet, sie überbrückt die sieben Hochwasserüberfälle von je 7,15 m Länge. Ferner sind, fast genau so wie bei der Eddertalsperre, Notauslässe im oberen Drittel der Mauer angeordnet, hier vier, die mit Flußeisen-Schützverschlüssen mit Spindelantrieb ausgerüstet sind.

In Höhe der Talsohle liegt der Grundablaß an dem rechten Berghange, mit 1,35 m Lichtweite und verschließbar durch einen elektrisch oder durch Handbetrieb zu betätigenden Zungenschieber. Am linken Hange führt ein Grundablaßrohr von 1,50 m Lichtweite zum Kraftwerk, wo das Wasser durch zwei Francis-Spiral-Turbinen mit je 2 cbm größter Schluckfähigkeit und je 500 Kilowatt Leistung (= 1420 PS) strömt.

Der Ausgleichsweiher lagert sich hier dem Kraftwerk direkt vor, seine Aufgabe besteht hier wie auch bei dem der Eddertalsperre darin, den nach dem Bedarf der Stromerzeugung schwankenden Abfluß der Wassermasse so zu regeln, daß dauernd rund 1 cbm/sek. abgegeben wird. Sein Fassungsraum beträgt rund 61 000 cbm.

Hier sei zunächst noch ein Wort über die Wassermenge der Diemel eingeschaltet. Man errechnete bei einer jährlichen Niederschlagshöhe von 988 mm im Mittel der Jahre 1908—1913 eine jährliche Abflußmenge von 55 Millionen cbm, — die größte sekundliche Hochwassermenge betrug 114 cbm, die kleinste bei Niedrigwasser 0,04 cbm.

Mit dem Bau der Anlage, der miteinbegriffen ist in dem Gesetze vom 1. April 1905 wurde im Frühjahr 1913 begonnen. Bei Kriegsausbruch, bis wohin 100 italienische Arbeiter an dem Bruchsteinmauerwerk beschäftigt waren, waren 60 % des Mauerwerks hergestellt. Dann stockte die Bautätigkeit bis 1920, — aber da es damals schwer war, selbst gegen hohen Lohn gelernte Maurer zu erhalten, konnte die Arbeit erst im Spätherbst 1923 vollendet werden.

Außer der Sperrmauer mit dem Kraftwerk mußte an Kunstbauten noch eine 125 m lange und 16 m hohe Brücke für die Straße Heringhausen—Stormbruch hergestellt werden, deren Bögen allerdings bei vollem Wasserstande nur wenig über den Seespiegel hinausragen. Ferner mußten an Landstraßen 13,5 km erstellt werden. Die Baukosten der ganzen Anlage betrugen 4,85 Millionen Mark. Davon entfallen auf den Grunderwerb rund 1 Mill. Mark.

Gleich nach der Vollendung der Bauarbeiten ward mit dem Füllen des Beckens begonnen, das am 27. März 1924 vollgelaufen war. An diesem Tage trat zum ersten Male der Ueberfall in Tätigkeit, der, den geringeren Ausmaßen dieser Anlage entsprechend, kein derartiges Beruhigungsbecken am Fuße der Mauer besitzt, wie das bei Hemfurt an der Sperrmauer der Fall ist. Ende April 1924 begann das Kraftwerk zu arbeiten. Seine jährliche Leistung stellt sich auf 2 000 000 Kilowattstunden, welches Quantum der Strahlungsverluste bei den Hochspannungsleitungen eine wichtige Rolle spielt, ebenso wie zur Deckung des Spitzenbedarfs und des Blindstromes.

Die Wirkung der Wasserabgabe an die Weser vollzieht sich nun in folgender Weise:

Während die Eddertalsperre bei Niedrigwasser 18 cbm/sek. abgibt, und damit den Wasserstand der Weser bei Hannov. Münden um 35 cm, bei Carlshafen noch um 30 cm verbessert, führt die Diemeltalsperre mit 4 cbm/sek. der Weser bei Carlshafen eine Erhöhung des Wasserstandes um 7 cm zu. — Ferner ist aber noch zu beachten, daß auch die Diemeltalsperre auch für das Tal ihres Flusses einen, wenn auch erheblich geringer zu veranschlagenden Hochwasserschutz darstellt, als die Eddertalsperre für jenen Flußschlauch, da sich eben die Stauanlage der Diemel leider nur zu nahe der Quelle anordnen ließ, was natürlich, wie schon oben gesagt, das hier wirksame Niederschlagsgebiet sehr verengt.

Wirtschaftlich genutzt wird noch das Staubecken von Helminghausen durch die Fischerei werden, — das Wasser ist hier ebenso klar grün wie jenes der Edder. — Die lehmig-trübe Färbung, die die Diemel stets bei Hochwasser auszeichnet, bringt sie erst aus dem Gebiete ihres mittleren Laufes, der Warburger Börde, mit. Im Sommer 1924 hatte auch ein Kasseler Unternehmer eine Anzahl Ruderboote zum See gebracht, die dort vermietet wurden und damit den See belebten.

Ist die Eddertalsperre mit 202 Millionen cbm die größte der derartigen Anlagen unter den deutschen Talsperren, so steht die Diemeltalsperre dagegen an zweitletzter Stelle. Kleiner ist nur jene von Marklissa mit 15 Millionen cbm.

Landschaftlich reizvoll ist das ganze umgebende Gebiet; — erinnert sei nur daran, daß die letzte Station vor Bredelar — von Scherfede her — Marsberg ist, daß rundum die Kuppen des Sauerlandes und des Waldecker Uplandes, wo auch die Diemel nahe Usseln entspringt, sich aufrecken, daß für den Wanderer von hier bis hinüber nach Korbach und zum Eddersee keine allzugroße Entfernung ist.

Für das Frühjahr 1925 ist übrigens auch eine Autobus-Linie nach Helminghausen vorgesehen, die sich in Padberg an jene von Bredelar nach Padberg anschließen soll, die schon heute verkehrt.

Weltverkehr in Osteuropa.

Flößerei und Barcelona-Statute unter besonderer Berücksichtigung der Lage Polens.

Von Dr. Bodo Ebhardt.

Nach dem Vertrage von Versailles Artikel 341 und 343 arbeiten die in der internationalen Oderkommission vertretenen Staaten zur Zeit an der Abfassung einer Oderschiffahrtsakte. Die Verhandlungen waren ins Stocken gekommen, weil Polen die Internationalisierung der Odernebenflüsse Warthe und Netze als einseitige Belastung des Unterliegers (Deutschlands) ansah, der den Zugang der polnischen Schiffahrt zum Meere zu dulden habe. Alle anderen Mächte standen auf dem Standpunkte, daß die Internationalisierung der Warthe und Netze die internationale Verkehrsfreiheit in beiden Richtungen gewährleisten müsse, und daß daher auch die Zuständigkeit der internationalen Oderkommission soweit reichen müsse, wie die beiden Nebenflüsse schiffbar sind. Da Polen freiwillig ein solches Opfer an Souveränität nicht bringen wollte, hat schließlich die englische Regierung den Streit vor den Völkerbund gebracht, der, bevor er ein gerichtliches Verfahren vor dem Gerichtshof im Haag herbeiführen wollte, zunächst die zuständigen Fachausschüsse mit dem Versuch einer gütlichen Einigung beauftragte.

Der Völkerbundsausschuß hat in einem „Avis“ über die Internationalisierung der Warthe und Netze vorgeschlagen, die Warthe bis oberhalb Posens, die Netze aber nur bis Usch der internationalen Oderkommission zu unterstellen und auf die Netze oberhalb Usch, den Bromberger Kanal und das diesen mit der Weichsel verbindende Stück des Braheflusses das Wasserstraßenstatut von Barcelona für allgemein anwendbar zu erklären. Es wird daher zu prüfen sein, ob dieses Statut den besonderen Wirtschaftsbelangen und Verkehrsverhältnissen in Osteuropa, vor allem in Polen, genügt.

Der bekannte Zustand vieler polnischer Schiffahrtswege läßt die Vorschriften des Barcelonastatuts für Schiffahrt allein in ihrer Bedeutung zurücktreten hinter der für Flößerei, die für die erhebliche Holzproduktion Polens das wesentlichste Verkehrsmittel darstellt. Die dort herrschenden Zustände, die vor allem für die Stromgebiete der Weichsel und ihrer Nebenflüsse bezeichnend sind, wirken auf die Verbindung dieses Wasserstraßennetzes mit dem Odergebiet ein. Etwa 350 000 bis 400 000 t Floßholz überschritten im Frieden jährlich die Grenze bei Thorn auf der Weichsel, von diesen gingen rund 300 000 t in Richtung nach Bromberg durch die Schleuse von Brahemünde. Der größere Teil hiervon wurde von den Sägewerken in Bromberg verarbeitet, doch sind neben zahlreichen Kahnladungen mit Schnittware z. B. 1913 noch über 100 000 t Floßholz westwärts durch die Netzeschleuse bei Dratzig (an der heutigen deutsch-polnischen Grenze) gegangen. Es sind das Hölzer, deren Herkunft zum größten Teil an der Weichsel zu suchen sein dürfte, und die den Rohmaterialbedarf weiter westlich liegender deutscher Sägewerke zu decken hatten. Es gilt, diesen Verkehr, insbesondere innerhalb der Oderkommissionen, völkerrechtlich zu schützen.

Die Netze mit dem Bromberger Kanal und der Brahe stellt die Verbindung zur Weichsel und ihren Nebenflüssen her. Die verkehrspolitische Bedeutung des „Avis“ wird also beeinflußt durch die Verkehrsbedeutung des Weichselstromsystems.

I. Vorweg sei bemerkt, daß der Minoritätenvertrag zwischen Polen und den Verbündeten vom 28. Juni 1919 in dem auf die Weichsel und ihre Nebenflüsse bezüglichen Artikel 18 ebenso wie die Artikel 332 ff. des Vertrags von Versailles, auf die er verweist, nur von Schiffahrt („navigation“) handelt, daß also dem Weltverkehr auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen das Recht zum Flößen durch diesen Vertrag (vgl. Artikel 93 Abs. II des Vertrags von Versailles) nicht verschafft würde, daß es also auf anderem — handelsvertraglichem — Wege gesichert werden müßte, wenn sich nicht bei näherer Prüfung als völkerrechtlicher Sprachgebrauch herausstellen sollte, daß unter „navigation“ im Sinne der Friedensverträge auch die Flößerei verstanden wird. Für diese Untersuchung wird das Wasserstraßenstatut von Barcelona die beste Grundlage bieten, da seine Materialien im Gegensatze zu denen des Vertrags von Versailles allgemein zugänglich sind.

II. Das Barcelonastatut könnte, falls seine Anwendung auf den Bromberger Kanal zur Tatsache werden sollte, die Bedeutung bekommen, daß es für das Odergebiet und die Länder westlich davon den Schiffahrtszugang zur Weichsel völkerrechtlich herstellt. Die Rechtslage könnte aber nur dann wirtschaftlich und verkehrlich befriedigend wirken, wenn auch die wichtigste Verkehrsform, die Beförderung von Holz in Flößen, möglich gemacht würde. Das Abkommen über den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 — Reichsgesetzblatt Seite 1069 — stellt für das Deutsche Reich in Art. 67 Abs. 3 (vgl. Art. 1 und 3 a. a. O.) die Flößerei in dieser Verkehrsbeziehung auf der Durchgangswasserstraße sicher. Auch das Transitstatut von Barcelona vom 20. April 1921 Reichsgesetzblatt 1924 — II. S. 387 ff., S. 406 —, das hinsichtlich der Wasserstraßen, auf denen es gilt (Art. 2 Abs. 1 „. . . . sur les voies en service appropriées au transit international“) und der zugelassenen Güter und Beförderungsmittel und -Arten (z. B. Art. 1, 4, 5 Abs. 2) denkbar weit gefaßt ist, würde, nun es vom Deutschen Reiche wie von Polen ratifiziert ist, jede Art des Transits über die genannte Wasserstraße sicherstellen. Da aber der wichtigste Talverkehr an Holz auf der Netze nicht Transit durch Polen ist, sondern sich als polnische Ausfuhr, also Wechselverkehr darstellt, so ist das (bislang weder von Deutschland noch von Polen ratifizierte) Wasserstraßenstatut von Barcelona daneben auch noch zu prüfen.

Dieser Wechselverkehr würde hinsichtlich der Schiffahrt durch das Wasserstraßenstatut von Barcelona zweifellos gedeckt sein. Von Flößerei („flottage“) ist in diesem Instrument nirgends ausdrücklich die Rede. Die Durchsicht der Protokolle ergibt aber folgendes:

Bei den Beratungen über Artikel 1 des Statuts (1. April 1921, Prot. S. 93) hat der Schweizer Delegierte Valloton zu der bekannten schweizerisch-italienischen Streitfrage über die Definition der Wasserstraßen von internationalem Belang ausdrücklich erklärt, daß Flößbarkeit allein nicht genüge, um eine Wasserstraße unter Artikel 1 des Entwurfs in dem der Schweiz erwünschten Sinne zu bringen. Bekanntlich ist Artikel 1 der endgültigen Fassung noch eingeschränkter gefaßt worden, was wesentlich zu dem Widerstande der Schweiz gegen das Wasserstraßenstatut beigetragen haben dürfte. Da den Vallottonschen Ausführungen zugunsten flößbarer Wasserläufe nicht widersprochen worden ist, so wird als allgemeine Einstellung der in Barcelona versammelten Verkehrs- und Völkerrechtsfachleute angenommen werden dürfen, daß die Flößbarkeit allein, ohne gleichzeitige Schiffbarkeit eine Flußstrecke nicht zu einer

internationalen machen kann. (Die Ausdehnung der Internationalisierung der Oder auf die — früher einmal — flößbare obere Teilstrecke des Oderlaufs unter dem Vorwande des Flößereigrenzvertrags von 1839 kann demgegenüber nur als eine die Regel bestätigende willkürliche Ausnahme gewertet werden.)

Mit Vorstehendem ist über die Flößerei auf schiffbaren, dem Barcelonastatut unterstehenden (oder zu unterstellenden) Wasserwegen noch nichts gesagt. Die hierüber bestehenden Auffassungen sind aber durch den Delegierten Norwegens (S. 158 a. a. O.) und vor allem den Generalbericht (S. 336) zu Artikel 10 (endgültig Art. 11) des Statuts zum Ausdruck gebracht worden. In beiden Fällen ist die Rede davon, daß neben der Schiffahrt gegebenenfalls auch die Flößerei polizeilich geregelt werden dürfe, aber auch diese nur unter der Bedingung der Gleichbehandlung der Nationen. In dieser Bedingung der Gleichberechtigung liegt der Schlüssel zu der Anwendbarkeit des Barcelonastatuts auf die Flößerei. Aus dem Verhalten der Konferenz zu diesen wenigen Bemerkungen wird man schließen dürfen, daß die Flößerei auf schiffbaren Wasserläufen als selbstverständlicher Teil der Schiffahrt angesehen wird und daß auch für sie das Ziel der Konferenz von Barcelona — Gleichstellung der Nationen — zum Inhalte des Wasserstraßenstatuts hat werden sollen und geworden ist. Eine etwas abweichende Auffassung scheint sich allerdings bei oberflächlicher Betrachtung aus der Erörterung zu ergeben, die in Barcelona der Artikel 9 (jetzt 10) betreffs der Baupflicht hervorgerufen hat. Der polnische Delegierte (S. 352) hat hierzu erklärt, daß die Uferstaaten sich unter den Interessenkreisen („autres intérêts"), zu Gunsten derer sie sich gegen Schiffahrtserleichterungsbauten wehren dürfen, auch auf Flößereibelange stützen können. Der englische Delegierte hat dann, um dies noch klarer zu stellen, zu § 3 des Artikels 9 (10) den Ersatz des Wortes „notamment" durch „entre autres" mit Erfolg beantragt. Hieraus könnte auf einen gewissen Gegensatz zwischen Schiffahrt und Flößerei geschlossen werden, dessen Bestehen auf betrieblichem Gebiete schon nicht zu leugnen ist, der aber viel stärker werden könnte, wenn es sich darum handeln könnte, z. B. durch Kanalisierung einen Strom für die Schiffahrt wesentlich zu verbessern, indem gleichzeitig aber der Flößerei ihre lebensnotwendige Vorbedingung, die freie Strömung, genommen werden würde. Ob der polnische Delegierte bei seinem Vorstoß an die Weichsel gedacht hat, sei dahingestellt.

Bei der Abwägung des in der Beratung des Artikels 9 (10) so erkennbaren Gegensatzes zwischen Schiffahrt und Flößerei gegenüber der gleichmäßigen Behandlung beider Verkehrsformen anläßlich von Artikel 10 (11) wird zunächst festzustellen sein, daß es sich im Artikel 10 (11) um eine normale, auf jedem Fluß auftretende Rechtsfrage — polizeiliche Verkehrsregelung — handelt, daß dagegen Artikel 9 (10) neue, von vielen Staaten mit großem Mißtrauen betrachtete Pflichten vorsieht. Ferner bedingen technische Umstände im Falle des Artikels 9 (10) tatsächlich einen Gegensatz zwischen Schiffahrt und Flößerei. So werden zu weitgehende Folgerungen aus den Verhandlungen über den Baupflicht-Artikel besser zu vermeiden sein.

Die Auffassung, wie sie in den Beratungen über den Reglementsartikel 10 (11) zum Ausdruck gekommen ist, daß nämlich die Flößerei als selbstverständliche Begleiterscheinung der Schiffahrt dieselben Freiheiten wie diese genießen soll, läßt sich auch durch die Sprechweise der Stromakten noch bestärken (vgl. u. a. Artikel 343 des Vertrags von Versailles). In der alten Elbeakte von 1921 ist erst in Art. 18, 19, 23, 26 von Flößen usw. die Rede, und zwar in einer Form, die diese Verkehrsart deutlich als selbstverständlich des Genusses der zwischenstaatlichen Schiffahrtsordnung teilhaftig voraussetzt. Deutlicher spricht sich die Rheinschiffahrtsakte von 1868 aus. Hier (z. B. Art. 2, 3, 25, 26, 34, 36) wird die Flößerei ausdrücklich als voll berechtigt zur Fahrt auf dem Rhein hingestellt. In der nach dem Vertrage von Versailles und unter Berücksichtigung der darin enthaltenen Schiffsverkehrsvorschriften abgefaßten neuen Donauakte vom 23. Juli 1921 — Reichsgesetzblatt 1922, S. 287 — (Artikel XXIII) wird wieder ähnlich wie in der alten Elbeakte die Flößerei einfach als gleichberechtigt vorausgesetzt, ohne daß die Verfasser es für nötig gehalten hätten, den Floßverkehr vorher ausdrücklich in den Gedankenkreis der Akte einzuführen. Wie wechselnd der Sprachgebrauch — trotz der in den neuen Stromakten immer wieder tätigen gleichen Verfasser — ist, wird erkennbar, wenn in der neuen Elbeakte vom 22. Februar 1922 — Reichsgesetzblatt 1923 II S. 183 — in (unbewußtem) Gegensatze zur Donauakte die Flößerei unter den international gleichberechtigten Verkehrsformen ausdrücklich genannt wird. Ein argumentum e contrario von der Elbeakte rückwärts auf das Barcelonastatut erscheint, vor allem angesichts der anderen Form, in der die Donauakte das gleiche rechtliche Ziel erreichte, nicht angebracht.

Von gewissem Belange, gerade im vorliegenden Zusammenhange, ist, daß auch alle beteiligten Nationen in ihren Entwürfen zur Oderakte ausführliche Vorschriften über die Behandlung der — der Schiffahrt grundsätzlich gleichzustellenden — Flößerei gebracht haben.

Gegenüber diesen Gedankengängen — internationale Vereinbarungen, wo die Flößerei ausdrücklich zurückgestellt worden wäre, haben sich bezeichnenderweise nicht ermitteln lassen — würde es nicht anerkannt werden können, wenn ein fremder Staat behaupten wollte, auf seinen Strömen von interationalem Belange brauche er trotz des Wasserstraßenstatuts von Barcelona fremde Flöße oder Flößer nicht zu dulden.

Die gleiche Argumentation wie auf das Wasserstraßenstatut von Barcelona dürfte aber auch auf den Vertrag von Versailles selbst anzuwenden sein. Ohne hier die Frage zu vertiefen, ob das Barcelona-Statut bereits vor Erfüllung der Bedingungen der Artikel 379, 398 des Vertrags von Versailles (Ratifikation durch alle alliierten und associierten Mächte) auch für die durch Versailles gebundenen Nichtsignatarmächte des Statuts als Legalinterpretation der Artikel 332—337 des Vertrags von Versailles dienen kann, und ohne den Standpunkt zu übernehmen, daß das Statut auch ohne Ratifikation als Ganzes den Ausdruck einer internationalen Völkerrechtsüberzeugung, einer ungeschriebenen lex lata bildet, wird man doch anerkennen müssen, daß die sprachlichen Formen des Statuts insoweit zur Auslegung der entsprechenden Abschnitte des Vertrags von Versailles heranzuziehen sind, als nicht besondere Gründe dagegen im Einzelfalle bestehen sollten. Ob der Ausdruck „navigation" die Flößerei mitumfaßt, ist eine solche Frage der Verbalinterpretation. Es ist nicht einzusehen, weshalb sie für das Barcelonastatut anders gelöst werden sollte als für den Vertrag von Versailles. Auch die Gleichberechtigung der Nationen nach Artikel 332 des Vertrags von Versailles bezieht sich also auf den Floßholzverkehr.

Diese Erkenntnis gilt ohne weiteres auch für das Minoritätenabkommen, das mit dem Vertrage von Versailles doppelt — durch Artikel 18 des Minoritätenabkommens und durch Artikel 93 Abs. 2 des Vertrags von Versailles — verkoppelt ist.

Damit ist eine wichtige Grundlage nicht nur für die völkerrechtliche Einschätzung der Bedeutung des Wasserstraßenstatuts von Barcelona für den Brahe—Netzeweg, sondern vom deutschen Standpunkt auch für die kommenden Handelsvertragsverhandlungen mit Polen gewonnen.

Ausbesserungen im Schiffbau mittels der neueren Schweiß- und Lötverfahren.

Von Dr.-Ing. Achenbach, Berlin.

Die Tatsache, daß im Verlaufe der beiden letzten Jahrzehnte sich die Schweißtechnik zu einer hohen Stufe der Vollkommenheit entwickelt hat, und daß bereits eine ganze Anzahl von Schiffsneubauten durch ausschließliche Schweißung der Platten und Winkel hergestellt wurden, die seit mehreren Jahren mit vollem Erfolg und zur Zufriedenheit der Reeder und Aufsichtsbehörden ihren Dienst verrichten, läßt diesem Verfahren eine erhöhte Bedeutung für die Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten an Bord der Schiffe zukommen. Auch die Hartlötverfahren haben durch Ausbau der zu verwendenden Apparate und Methoden eine wesentliche Vervollkommnung erfahren und gelangen zu besonderer Wichtigkeit bei Baustoffen, wie beispielsweise Gußeisen, bei denen nicht die Festigkeit, sondern die Erhaltung der Form und der Oberfläche von besonderer Wichtigkeit ist. Es sei daher im nachstehenden eine kurze Uebersicht über die Vor- und Nachteile der einzelnen Verfahren gegeben, wie sie für den praktischen Schiffbau in Frage kommen.

Die Schweißung von Eisen kann auf dreierlei Weise bewirkt werden: 1. Nach der von altersher bekannten Feuerschweißung, 2. mittels autogener Schweißbrenner, 3. mit Hilfe elektrischer Einrichtungen. Die Feuerschweißung vollzieht sich bei so niedriger Temperatur (etwa 900 bis 1000 Grad C.), daß zur innigen Vereinigung der Teile mechanische Arbeit in Form des Hämmerns, Walzens oder Pressens nötig ist. Es können daher mittels dieses Verfahrens nur solche Schiffsteile repariert werden, die ausgebaut werden können, wie Geländerstützen, Deckstützen, Beschläge aller Art, Ladegeschirrteile, Takelageteile usw. Ausbesserungsarbeiten, bei denen Platten und Winkel erneuert werden müssen, können nur durch Auskreuzen der Havariestelle entfernt und wieder ersetzt werden. Hierbei können die neuzeitlichen Schweißverfahren wichtige Dienste leisten. Die elektrische Lichtbogenschweißung hat den Vorzug, daß sie die Schweißstelle schneller und intensiver erwärmt, sodaß Wärmespannungen in der Umgegend vermieden werden. Auch wird durch die direkte Niederschmelzung der Elektrode, d. h. durch Umsetzung der elektrischen Energie in Wärme von innen heraus starker Wärmeverlust und damit Abkühlung der Schweißstelle vermieden. Bei der autogenen Schweißung muß bekanntlich das Füllmaterial in Form des sogenannten Schweißdrahts in der Acetylensauerstoffflamme niedergeschmolzen werden, wodurch Wärmeverluste bedingt sind, sodaß erst eine stärkere Erwärmung der Schweißstelle eintreten muß, bevor die Schweißung zuverlässig durchgeführt werden kann. Hierdurch sind Zerrungen und Wärmespannungen in erheblicher Entfernung von der eigentlichen Schweißstelle unvermeidlich, und es muß bei der Auswahl der Konstruktionsteile hierauf besonders Rücksicht genommen werden, wenn Fehlschläge nicht ausbleiben sollen. In den Abbildungen 1—6 sind Konstruktionselemente gegenüber gestellt, welche bei der Acetylenschweißung möglich oder unmöglich sind, und zwar zeigen die Abbildungen 1, 2 und 3 die möglichen, die Abbildungen 4, 5 und 6 die entsprechenden unmöglichen Verbindungen. Der Stoß zweier Platten, Abbildung 1, ist gut durchführbar, während eine Ueberlappschweißung nach Abbildung 4 autogen unmöglich ist, da bei Schweißung der einen Ecke die andere Ecke abzuklaffen beginnt oder, falls schon geschweißt, wieder ausreißen wird. Das gleiche gilt für die Winkelverbindungen Abbildungen 2 und 5. Die Abbildung 3 kann, nachdem durch Bolzen oder Niet die senkrecht zueinander stehenden Platten miteinander verbunden wurden, in der Eckrundung zur Erhöhung der Festigkeit oder Wasserdichtigkeit autogen geschweißt werden.

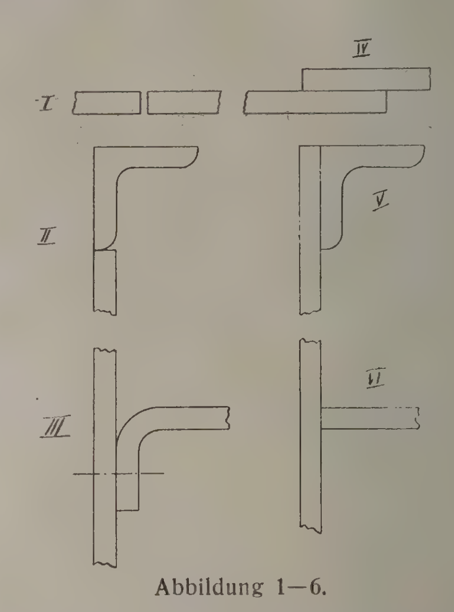


Abbildung 1—6.

Die elektrische Schweißung gestattet ohne weiteres die Anwendung auch von überlappter Schweißung, von Winkelschweißung und von stumpf gegeneinander gesetzten Platten. Sie ersetzt in vielen Fällen die Nietung, ja es hat sich gezeigt, daß bei Zerreißversuchen gleichartiger Konstruktionsteile die elektrisch geschweißte Verbindung die 3—4fache Zerreißfestigkeit der Nietverbindung besitzt. Um die Einfachheit der durch elektrische Schweißung hergestellten Teile zu kennzeichnen, seien die Abbildungen 7—10 (Seite 98 und 99 Abbildungen 67, 68, 69 und 70 Deutsches Buch) einander gegenüber gestellt. Abbildung 7 zeigt den üblichen Anschluß von 2 Winkeleisen an einen Ort mittels eines Knotenblechs. Bei der Schweißverbindung Abbildung 8 kann das Knotenblech vollständig in Fortfall kommen; die beiden Winkel können ohne weiteres an T.-, U.- oder gewöhnliches Winkeleisen angeschlossen werden. Ein derartiger Anschluß

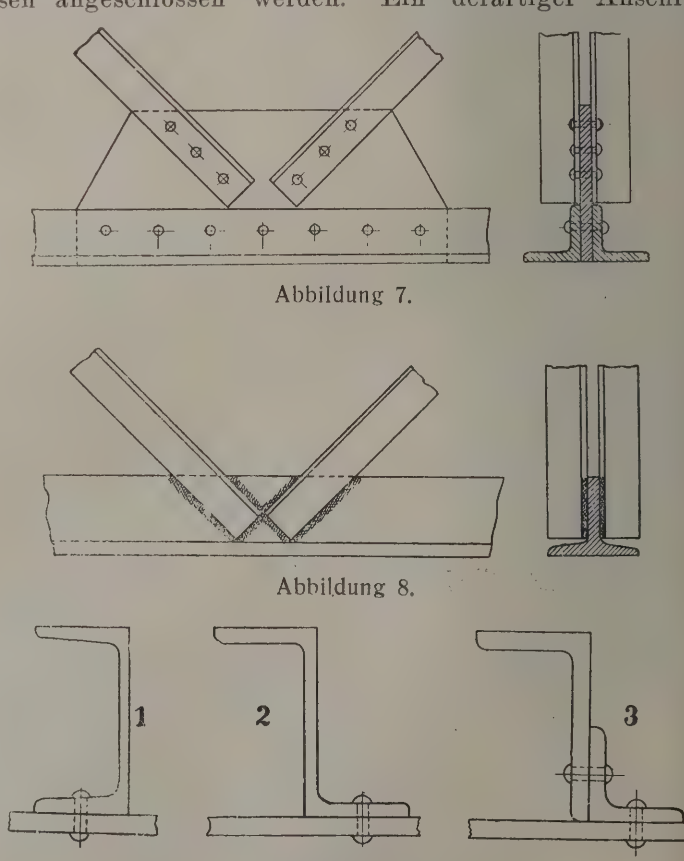


Abbildung 7.

Abbildung 8.

Abbildung 9.

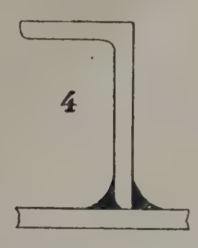


Abbildung 10.

hält bei Schweißung über die doppelte Zuglast aus gegenüber der Nietverbindung. Die Abbildungen 9 und 10 zeigen die Gegenüberstellung der Verbindung von Profilstahlen mit Platten für Spantkonstruktionen und Schottabsteifungen im Verhältnis zu einer stumpf geschweißten Verbindung. Der Heftflansch des U- oder Z-Stahls und der Verbindungswinkel nach Abbildung 3 kommen völlig in Fortfall, da sie nur der Nietverbindung dienen und die direkte Schweißverbindung diese Materialersparnis ohne weiteres ermöglicht. Der hochkant aufzuschweißende Winkel kann während der Montage durch Heftschweißung oder kurze angeschraubte Winkelstücke in seiner Lage fixiert werden. Abbildung 11 zeigt einen Süllwinkel, welcher zunächst im Schmiedefeuer gebogen ist unter Aufschlitzen der Ecken; alsdann sind die Ecken durch Einschweißen von Flanschenteilen ergänzt, worauf das Süll direkt auf dem Eisendeck aufgeschweißt oder auf einem Holzdeck aufgeschraubt werden kann. Die Schmiedearbeit ist hierdurch wesentlich vereinfacht.

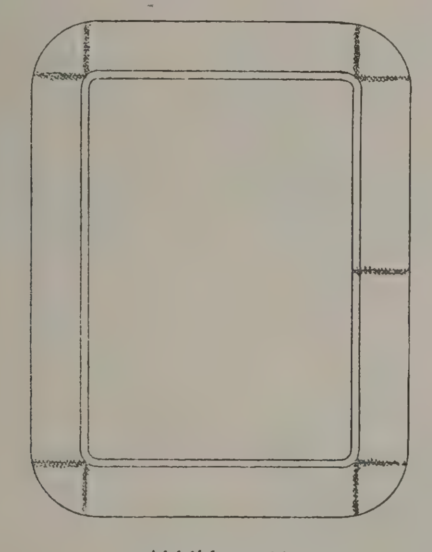


Abbildung 11.

Auch die Befestigung von Deckseinrichtungen, von Pollern, Klampen, Klüsen, der Einbau von Masten, Lüftern, Seitenfenstern gestaltet sich bei Anwendung elektrischer Schweißung einfacher durch Wegfall der Vorarbeit. Wie schon angedeutet, kann die Lichtbogenschweißung auch als Ersatz für das Verstemmen verwendet werden, besonders an solchen Stellen, wo man bei Reparaturarbeiten mit dem Stemmeisen schlecht hinkommen kann.

Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Wirtschaftlichkeit der neueren Schweißmethoden größer ist als diejenige der reinen Nietung, besonders wenn autogene Bearbeitung mit elektrischer Schweißung Hand in Hand geht. Sind z. B. verbogene Spanten, durchgebrochene Platten, eingebeulte Bodenwrangen, geknickte Steven zu entfernen, so kann dies vorteilhaft mit dem autogenen- oder Benzolschneidbrenner geschehen. Der Einbau der neuen Teile kann nach Vorheftung — mittels Schraubenbolzen durch Lichtbogenschweißung sicher und schnell bewerkstelligt werden. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß neben den reinen Gasschneideapparaten, wie sie von einer großen Anzahl leistungsfähiger deutscher Firmen wie Griesheim-Elektron, Griesheim a. M.; des Dragerwerkes, Lübeck; der Hager-Industrie, Berg.-Gladbach; der Weberwerke, Weidenau-Sieg und vielen anderen hergestellt werden, auch der Benzolschneidbrenner der Fernholz-Apparate A.-G., Berlin, eine ständig wachsende Verbreitung findet, begründet auf der Einfachheit und Sicherheit der Handhabung und der leichten Beschaffung des flüssigen Brennstoffs.

Zur Ausführung elektrischer Schweißung ist eine gute Schweißdynamo erforderlich, obwohl bei vorhandener niedriger Netzspannung von 110 Volt auch nach Einschaltung eines Regulierwiderstandes direkt vom Netze geschweißt werden kann. Jedoch sollte bei häufig vorkommenden Schweißarbeiten stets ein Schweißumformer einer leistungsfähigen Firma, als welche die Siemens-Schuckertwerke und die A. E. G. genannt seien, im Betriebe bereit stehen, da, wie Abbildung 12 zeigt, der Energiebedarf

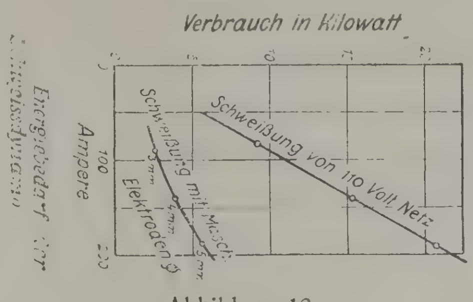


Abbildung 12.

einer Schweißdynamo wesentlich geringer ist als bei Schweißung direkt vom Netze, weil bei der Netzschweißung ein erheblicher Teil der Energie durch den Widerstand vernichtet werden muß, um die erforderliche geringe Schweißspannung von etwa 20 Volt zu erzielen. Wenn das Netz Wechselstrom liefert, so kann anstelle des Gleichstromumformers ein Wechselstromtransformator die hohe Netzspannung auf die nötige niedrige Schweißspannung transformieren. Die Anschaffungskosten eines solchen Transformators für Schweißzwecke sind niedriger, als die Aufstellung eines Gleichstromumformers, und außerdem hat er eine nicht unwesentliche Energieersparnis im Gefolge. Allerdings läßt sich mit einem Wechselstromtransformator nicht so leicht schweißen wie mit einer Gleichstromschweißmaschine, und er kann auch bei Schweißung an engen Stellen im Schiff oder im Innern des Kessels bei zufälliger Berührung beider Pole zu schweren Gesundheitsschädigungen des Schweißers führen. Bei vorsichtiger Handhabung kann er besonders in kleinen Betrieben mit Vorteil zu Reparaturschweißungen benutzt werden.

Elektrische und autogene Schweißung haben ein dankbares Anwendungsgebiet, besonders bei Kesselreparaturen gefunden. Bei sachgemäßer Ausführung kann jede Leckage, Einbeulung, Rosteinfressung, die Verlängerung von ausgebrannten Siederohren, Ersatz untauglicher Nieten und dergl. mit Sicherheit durch Schweißung beseitigt werden, wodurch die Lebensdauer der Kessel wesentlich erhöht wird. Es ist natürlich nötig, derartige verantwortungsvolle Arbeiten nur von sachkundigen Leuten ausführen zu lassen, a b e r e s k a n n b e h a u p t e t werden, daß die Kesselschweißung rein handwerksgemäß heute für alle möglichen Fälle so durchgebildet ist, daß von „Experimentieren" keine Rede mehr sein kann. Vor allen Dingen ist es wichtig, bei Kesselreparaturen, den im Betriebe später auftretenden Wärmespannungen gerecht zu werden. Die Abbildungen 13 und 14 zeigen die Vorder- und Hinterböden eines Schiffsdampfkessels, welche beide gleichmäßig stark unter Anfressungen gelitten hatten. Die Ausführung ihrer Reparatur mittels elektrischer Schweißung hat im Betriebe zu keinerlei Bemängelung geführt (siehe „Autogene Metallbearbeitung" Jahrgang 1920/21).

Im Schiffsmaschinenbau können die Havarien sowohl stählerne, als auch Gußeisenteile betreffen. Im ersten Falle kann der Bruch, wie soeben dargelegt, durch elektrische oder autogene Schweißung beseitigt werden, falls nicht vollkommener Ersatz notwendig wird. Bei der Ausbesserung von Gußeisenteilen kann in manchen Fällen ebenfalls die Schweißung angewendet werden, jedoch ist in neuester Zeit von der Berliner Firma, Chemische Fabrik Martin Meyer, G. m. b. H. Berlin NO 55, ein überaus sinnreiches Verfahren entwickelt worden, um Gußeisenbruch einwandfrei wieder herzustellen. Diese Hartlötmethode hat auf mich einen solchen Eindruck gemacht, daß ich nicht anstehe, sie im einzelnen den Fachgenossen bekannt zu geben.

Bei diesem Verfahren werden die zusammengebundenen Bruchstücke in einem Holzkohlenfeuer auf Rotglut erwärmt. Vorher waren die Bruchflächen gut von Rost und Schmutz gereinigt worden und mit dem zu einer Paste angerührten von Martin Meyer hergestellten „Goliath" Lötpulver bestrichen. Dieses Goliathpulver besteht im wesentlichen aus fein verteiltem reinen Eisen, gemischt mit Sauerstoff abgebenden Stoffen. Beim Erwärmen wird der Sauerstoff frei und bewirkt eine Vergasung des Graphits an der Bruchoberfläche, welcher bekanntermaßen als Fremdkörper die Wiedervereinigung des Gußeisens an der Bruchstelle verhindert. Bei Aufgabe des Schlaglots und eines Hartlötflußmittels „A. B." zur Auflösung der Metalloxyde wird das Feuer durch Gebläse oder Brenner, falls ein solcher zur Hand ist, lebhaft angefacht, und das Lot läuft sogleich wie Wasser durch die Bruchfuge. Hierbei löst sich das Eisenpulver und das entkohlte Eisen der Bruchoberfläche in dem flüssigen Lot, so daß die Bruchstelle augenblicklich gebunden ist. Nach einigen Minuten des Abkühlens ist die Reparatur beendet.

Die Abbildungen 15 und 16 zeigen den verhängnisvollen Bruch eines Zentrifugalpumpenhalses, der die Pumpe zum völligen Ausschuß machen würde, wenn es nicht, wie Abbildung 16 zeigt, mit Hilfe des soeben geschilderten Hartlötverfahrens gelungen wäre, die Bruchstücke wieder einwandfrei zusammenzufügen.

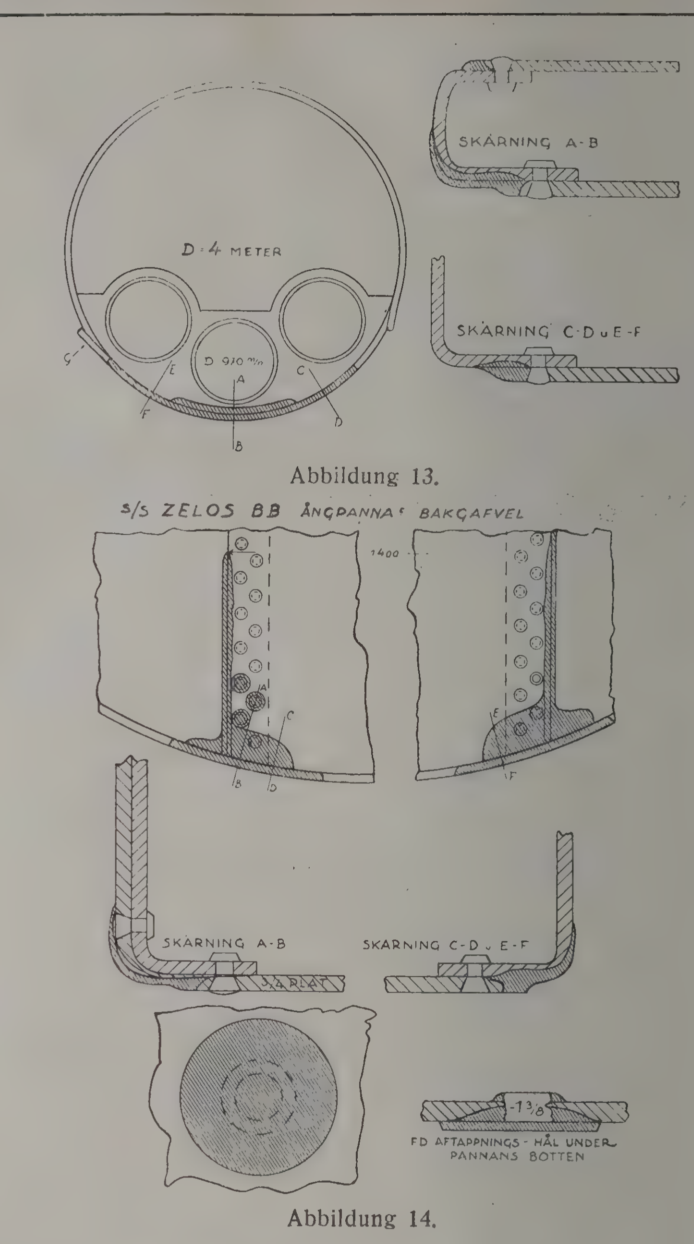


Abbildung 13.

Abbildung 14.

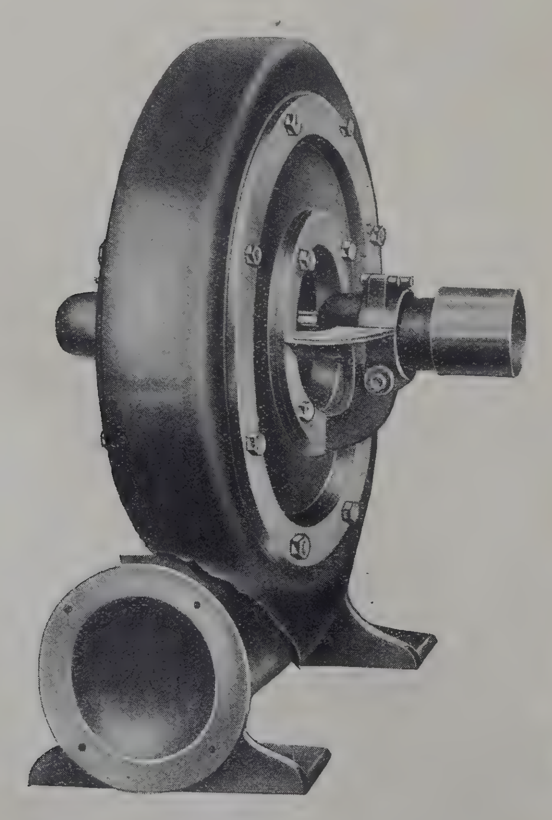




Abbildung 15.

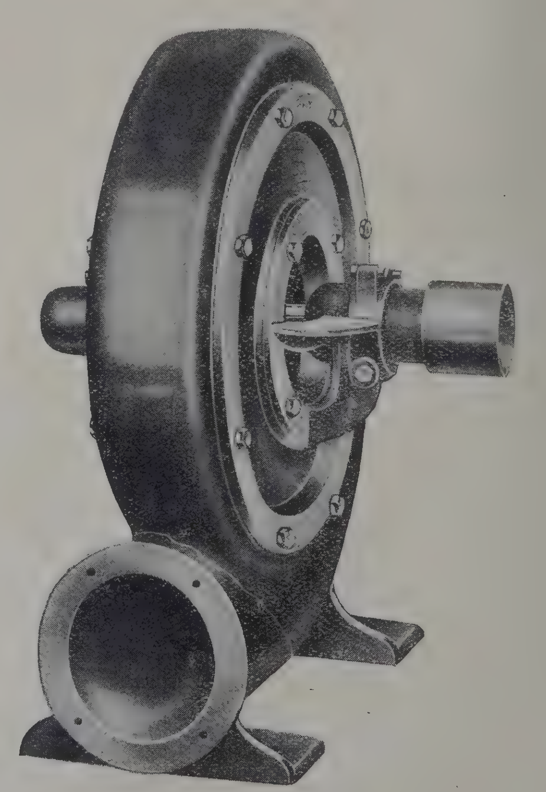


Abbildung 16.

Die Abbildungen 17 und 18 zeigen die Reparatur einer vollständig durchgebrochenen Fundamentplatte von 760 kg Gewicht, die ebenfalls durch Hartlötung nach dem angegebenen Verfahren wieder einwandfrei repariert wurde.

Das Verfahren ist so einfach, daß es nach einmaligem Ausprobieren von fast ungelernten Leuten mit Erfolg ausgeführt werden kann und daher nicht nur in den industriellen Betrieben der Werften, sondern auch im laufenden Betriebe der Schiffer und Reeder gleichen Erfolg verspricht bei großen und kleinen Gußstücken.

Die vorstehende Darstellung dürfte den Beweis erbracht haben, daß die modernen Methoden des Schweißens und Hartlötens unter Umständen eine bedeutende Vereinfachung und Verbilligung im Reparaturbetriebe der Schiffahrt bewirken können, und es daher wünschenswert ist, wenn weite Kreise der Schiffahrtsinteressenten sich mit den Grundlagen dieser Methoden eingehend vertraut machen.

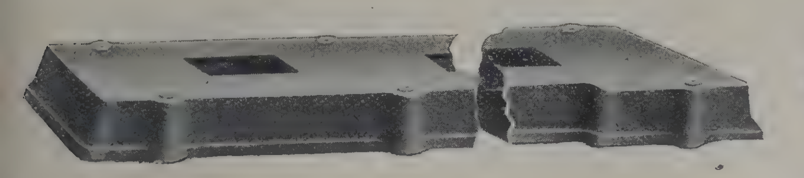


Abbildung 17.

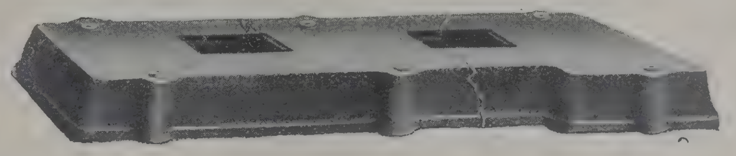


Abbildung 18.

Jahresbericht 1923 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

In der vorigen Nummer unserer Zeitschrift brachten wir auf Seite 165 eine Besprechung des Jahresberichts der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt von 1923. In der Einleitung dieses Artikels findet sich eine unrichtige Ausführung, die wir hiermit richtig stellen möchten. In dem zweiten Absatze wurde ausgeführt, daß aus dem Umstande, daß der Jahresbericht mit dem Satze „der Jahresbericht wurde von der Zentralkommission genehmigt" schließt, zu erkennen sei, daß der Jahresbericht nunmehr vom Generalsekretariat der Zentralkommission aufgestellt wird.

Zur Richtigstellung bemerken wir, daß der Jahresbericht stets von der Zentralkommission genehmigt worden ist und daß lediglich im Jahresberichte 1922 versehentlich die Genehmigung nicht erwähnt wurde. Wegen der durch außergewöhnliche Umstände verspäteten Fertigstellung ist allerdings der Jahresbericht für 1923 nicht von der Kommission, sondern von einem hierzu bestimmten Ausschuß genehmigt worden. Verfaßt ist der Jahresbericht 1923 von dem hessischen Rheinschiffahrtsdelegierten, Herrn Provinzialdirektor Dr. Kranzbühler, der damit die Arbeit seines verstorbenen Vorgängers, Professors Dr.-Ing. Koch, fortgesetzt hat. Erst der Jahresbericht 1924 wird beschlußgemäß von dem Sekretariat der Zentralkommission angefertigt werden.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Hauptversammlung des Zentral-Vereins 8.—10. Juli in München. Die Einladungen zu der Hauptversammlung sind in den letzten Tagen versandt worden. Zu dem im Maiheft der Zeitschrift veröffentlichten Programme der Tagung ist noch nachzutragen, daß im Anschluß an die Vorträge der Herren Reichstagsabgeordneter Oberbürgermeister Dr. Most, Duisburg, Staatsrat Dr. Ritter von Graßmann, und Oberbaudirektor Prof. Dantscher, der Geschäftsführer des Hafenbaukomités Krems, Herr Oberbaurat Ing. Erben, über das Projekt für den Kremser Hafen einen kurzen Lichtbildervortrag halten wird. Bei der nicht geringen Bedeutung des neuen Hafens für die Donau-Schiffahrt dürfte auch dieser Vortrag dem größten Interesse begegnen.

Der Zentralverein bittet auch an dieser Stelle seine Mitglieder nochmals, durch recht zahlreichen Besuch zu einem guten Gelingen der Tagung beizutragen.

Neue Mitglieder. Dem Zentralvereine für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 5 S. 129) neu beigetreten:

a) Körperschaftliche Mitglieder:

Behörden:

Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe Hamburg 36. Stadthausbrücke 22.

Magistrate:

1. Magistrat Potsdam.
2. Stadtverwaltung Trier.
3. Magistrat Weißenfels a/Saale.

Industrie-, Handels- und Landwirtschaftskammern:

1. Industrie- und Handelskammer Altona.
2. Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Westpreußen und das westliche Ostpreußen, Sitz Elbing, Vorbergstraße 5.
3. Handelskammer Leipzig.
4. Handels- und Gewerbekammer Reichenberg.
5. Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg und für Berlin, Berlin NW. 40, Kronprinzen-Ufer 8.

Vereine:

Verein Deutscher Ingenieure, Berlin NW. 7, Sommerstraße 4a.

Großfirmen:

1. Maschinenbau-Aktiengesellschaft Tigler, Duisburg-Meiderich a/Rh.
2. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Akt.-Ges., Werk Nürnberg, Nürnberg.
3. Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft, Dresden Nr. 6, Georgenstr. 6.

4. Stromeyer, Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Kohlengroßhandlung, Brikettfabrikation, Reederei, Duisburg.
5. Voith, I. M. Maschinenfabrik und Eisengießerei, Heidenheim a/Brenz.

b) Einzel-Mitglieder:

1. Jean Balthazar, Bonn a/Rh.
2. Wilh. vom Bögel, Oberingenieur, Leiter der Rheinwerft Walsum, zu Walsum, Niederrhein, Ackerstraße 91.
3. Vladimir Buchta, Kommerzieller Direktor der Csl. Donauschiffahrts Akt. Ges. Bratislava.
4. Dr. Walter Hoffmann, o. Professor für Volks- u. Staatswirtschaftslehre an d. S. Bergakademie Freiberg i/S.
5. Jus et Justitia Kasko-Versicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit, Mannheim, Luisenring 15.
6. Johann Knipscheer, Reedereibesitzer, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 16.
7. Heinrich Küllmer, Schiffahrt und Spedition, Minden i/W., Hermannstr. 34.
8. Mindener Lagerhaus, G. m. b. H., Minden i/W.
9. F. Minthe, Bauunternehmung, Baggerei und Schiffahrt, Mainz, Kaiserstr. 13.
10. Dr. Neuhäuser, Bürgermeister, Bad Oeynhausen.
11. Robert Pilz, Direktor der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt. Aktiengesellschaft, Dresden N. 6, Georgenstraße 6.
12. Dr. h. c. W. Weber, Kommerzienrat, Harburg.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 6. Juni. Bei gutem Wasserstande vollzog sich der Schiffahrtsverkehr in den beiden ersten Berichtswochen ohne Störung. Von Ratibor wurde am 4. Mai ein abermaliges Steigen des Wassers gemeldet, so daß die Oder weiter vollschiffig war. In der zweiten Hälfte des Monats ging der Wasserstand der Oder infolge des heißen Wetters und der ausgebliebenen Niederschläge im Quellgebiete zurück, sodaß die Tauchtiefe ab Breslau am 26. Mai auf 1,10 m herabgesetzt werden mußte. Auch oberhalb Breslau und der Staustufe Linden hatten die vollbeladenen Schiffe mit Schwierigkeiten zu kämpfen, da sie zeitweilig unter 1,20 m schwammen. Es ist jedoch zu erwarten, daß dieser aus früheren Jahren bekannte Uebelstand, der nach den Verbesserungsarbeiten an der Schleuse Rattwitz im vorigen Jahre nicht wieder eingetreten ist, schleunigst beseitigt wird. — Nachdem der Hafenarbeiterstreik in Breslau beigelegt worden ist, gelangen wieder erhebliche Mengen Erze zur Verladung.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 10. Juni. Infolge der anhaltenden Trockenheit und der dadurch bedingten geringen Tauchtiefe konnte der Kahnraum nicht voll ausgenutzt werden. Die somit einsetzende erhöhte Nachfrage nach Kahnraum hatte Kahnraummangel zur Folge, der sich auch in dem Gebiete der märkischen Wasserstraßen bemerkbar machte. Außerdem konnten größere Erztransporte in Stettin festgestellt werden, die den Kahnraummangel vergrößerten und märkische Schiffe zum Teil nach der Oder zogen. Aus dem erstgenannten Grunde wird im Hohenzollernkanal seitens der Wasserbauverwaltung auf möglichst sparsame Ausnutzung der Schleusen hingearbeitet, um jeden unnützen Wasserverbrauch nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Verkehr hielt sich sonst in den üblichen Grenzen.

Elbe.

Hamburg, 5. Juni. In diesem Jahre stellt sich verhältnismäßig früh niedriger Wasserstand nicht nur auf der Elbe, sondern auch auf der Oder ein, und wenn sich hierzu noch, wie im Mai, Mangel an Kahnraum, eine Folge der Verwendung einer großen Anzahl von Kähnen für Lagerzwecke und verstärkten Angebots von Gütern aller Art, gesellt, wird die im letzten Drittel der verflossenen Berichtsperiode eingetretene rapide Steigerung der Frachten ohne weiteres verständlich. Der Kahnraummangel spitzte sich derart zu, daß es schwer wurde, den von einem Tage zum andern benötigten Raum rechtzeitig bereitzustellen. Da die trockene Jahreszeit jetzt erst einsetzt, dürfte die Wasserstandskalamität noch schärfer in die Erscheinung treten und die Verlader tun daher gut, nicht mehr mit so niedrigen Frachten, wie sie bis vor kurzem bezahlt wurden, zu rechnen. Heute ist der Maggeburger Pegel bereits auf + 73 cm gesunken, während Dresden ÷ 149 cm zeigt.

Die Revision des deutschen Zolltarifs wird eine Reihe von Zollerhöhungen bringen. Da diese schneller, als es heute noch den Anschein hat, Gesetzeskraft erlangen können, wird eine erhöhte Einfuhrtätigkeit in nächster Zeit zu erwarten sein. Die Flußfrachten stellten sich am 2. Juni für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut: nach Magdeburg 40, Schönebeck 41, Barby 42, Aken 43, Wallwitzhafen 44, Kleinwittenberg 52, Torgau 60, Riesa 65, Dresden 68, Laube-Tetschen 80, Aussig 87, Berlin (Kohlen) 45, Berlin (Getreide) 52, Breslau (schw. Futtermittel) 90, Breslau (Schwergetreide) 95, Halle a. S. (transito) 75 Goldpfennige für 100 Kg — alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 5. Juni. I. Unterelbe. Die völlig ungenügende Beschäftigung der Elbeschiffahrt im Bergverkehr ab Hamburg hielt auch im ersten Drittel des Monats Mai an. Von Beginn des zweiten Drittels des Monats Mai an machte sich eine leichte Belebung der Verschiffungen ab Hamburg nach Stationen der Elbe, der märkischen Wasserstraßen und der Oder bemerkbar.

Zu beklagen ist, daß die Tarifpolitik der Reichsbahn der Elbeschiffahrt immer noch nicht die Hoffnung gibt, bei den ohnedies geringen Importzufuhren wenigstens die Güter zur Verschiffung zu erhalten, die schon in der Vorkriegszeit Elbeverladung gefunden haben und auf die die Elbeschiffahrtsunternehmen begründeten Anspruch haben.

Anstatt der Elbeschiffahrt die mit Recht geforderten Ausgleichstarife für Binnenumschlagsplätze nunmehr endlich zuzugestehen und die Seehafen- und Durchfuhrausnahmetarife auf die Binnenumschlagsplätze anzuwenden, werden seitens der Reichsbahn weitere Seehafenausnahmetarife eingeführt, die, ebenso wie die schon bestehenden, die jahrelang durch die Elbeschiffahrt gefahrenen Güter ernstlich gefährden.

An Massengütern kamen hauptsächlich Getreide und Kohlen nach Berlin und der Oder, Schwefelkies und Getreide nach der Mittelelbe und Getreide, Mehl, Jute, Kupfer und Schwefelkies nach Sachsen und der Tschechoslowakei zur Verschiffung.

II. Mittelelbe.

A. Talgeschäft. Die Lage im Talgeschäfte war im allgemeinen noch recht ungünstig. Die zur Verladung gelangenden Mengen an Steinsalzen und Kalisalzen genügten nicht, um den zur Verfügung stehenden Kahnraum im vollen Umfange zu beschäftigen, so daß noch immer erhebliche Kahnraumreserven an der Mittelelbe zur Verfügung stehen. Die Wasserstände waren im verflossenen Monate durchweg recht günstig. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. Mai 1,88 m, im ersten Monatsdrittel zeigte der Wasserstand fallende Tendenz. Im zweiten Monatsdrittel stieg der Wasserstand alsdann wiederum bis auf 1,90 m am Magdeburger Pegel am 18. Mai; seitdem ist regelmäßiger Fall infolge trockener Witterung eingetreten. Am 25. Mai notierte der Magdeburger Pegel + 95 cm. Es kann daher zunächst nicht mehr mit voller Ausnutzung des Laderaums gerechnet werden.

B. Berggeschäft. Auch das Berggeschäft stand noch im Zeichen der anhaltenden wirtschaftlichen Depression. Die Salzverladungen nach Böhmen, die bis in den Mai vollständig geruht hatten, konnten am 5. Mai zunächst in beschränktem Umfange wieder aufgenommen werden. Gegen Ende Mai fand eine geringe Steigerung dieser Verladungen statt. Das Stückgutgeschäft hielt sich in dem gewohnten geringen Umfange. Sehr unangenehm empfunden wird noch immer das fast völlige Fehlen der Importgüter ab Hamburg. Die Frachten blieben im allgemeinen unverändert.

III. Oberelbe.

Auch im sächsisch-böhmischen Verkehre war die Gesamtlage durchweg ungünstig.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 6. Juni. Im allgemeinen hat sich die Verkehrslage auf den westdeutschen Kanälen im Mai gegenüber dem Vormonate nur wenig verschoben. In zunehmendem Maße fehlt in der Emdenfahrt Talfracht, da der Seehafenausnahmetarif die Hamburger Kohle vom Kanal auf die Bahn gezogen hat. Dieser Mangel an Talfracht bedingte eine Zunahme der Leerfahrten. Die Bestrebungen der Reedereien sind darauf gerichtet, diesen Mangel zu beseitigen, da ohne Rückfahrt auch die Erztransporte in Frage gestellt sind. Der Erzverkehr war normal, doch haben die Kähne auch in diesem Monat wiederholt tagelang in Emden liegen müssen, da größere Mengen Vabanaerze über Rotterdam verfrachtet wurden.

In der Hannoverfahrt ist im Verkehr nach Hannover eine leichte Besserung eingetreten, da die Kohlenverfrachtungen etwas zugenommen haben. In der Richtung Ruhrgebiet wurde in der Hauptsache Erz verladen. In den Salztransporten ist die erwartete Belebung auch im Berichtsmonate nicht eingetreten, wird jedoch für Juni erwartet.

Die Verladung in den Zechenhäfen ging im allgemeinen prompt von statten. In der Verladung der Spezialsorte traten wie im Vormonate Stockungen ein. Liegetage entstanden auch durch Feierschichten der Zechen. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitet dem geringen Verkehre entsprechend reibungslos. Die Umschlagseinrichtungen in den Dortmunder Häfen waren während des ganzen Monats gut beschäftigt. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Schiffsverkehr im Dortmunder Hafen vom 1. bis 30. Mai. Angekommen: 408 beladene Schiffe, 33 leere, 126 Schleppdampfer mit insgesamt 241 154 t Ladung, davon 227 818 t Erz. Abgegangen: 122 beladene Schiffe, 336 leere mit insgesamt 59 445 t Ladung, davon 48 553 t Kohlen. Gesamtgüterumschlag im Monat Mai 300 599 t. Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar bis 31. Mai 1 237 551 t.

Hafen Wanne, Westhafen. Eingegangen: 1 beladenes Schiff und 174 (142) leere Schiffe. Ausgegangen: 172 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoffen betrug 107 922,5 t (90 933,5 t), an sonstigen Gütern 859 t (2895,5 t). Osthafen. Eingegangen: 4 beladene und 5 leere Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoffen betrug 2886 t (3419 t), an sonstigen Gütern 663.8 t (1290 t).

Hafen Emden. Im Monat Mai sind in Emden angekommen: 24 Dampfer mit 140 500 t nordischer Erze, 3 Dampfer mit Stückgut von Hamburg, 9 Dampfer mit verschiedenen Gütern, darunter geringe Mengen Salz von Lissabon und Trapani. Leer liefen 46 Dampfer und Seeleichter von zusammen 25 788 Registertonnen ein. Außerdem bunkerten auf der Durchreise 28 Dampfer im Emdener Hafen. Seewärts wurden verladen 72 350 t Kohlen mit 50 Dampfer und Seeleichter, 843 t Eisen mit zwei Dampfern, 230 t Stückgut mit 2 Dampfern. Leer verließen 34 Dampfer und Seeleichter von zusammen 70 448 Registertonnen den Hafen.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Juni. Die allgemein schlechte Wirtschaftslage hat sich auch weiterhin bei der Mainschiffahrt stark bemerkbar gemacht. Die großen Rheinkähne kamen bis in die zweite Hälfte des Berichtsmonats nur spärlich an. Die Folge davon war eine recht schwache Inanspruchnahme der Umschlagsvorrichtungen in den beiden Häfen. Erst gegen Ende des Monats trat eine kleine Besserung ein. Die bisherige gute Anfuhr von Baumaterialien hat auch weiterhin angehalten.

Der Wasserstand war durchweg günstig.

Der Verkehr hat sich im übrigen wie folgt abgewickelt: Ankunft: Osthafen: 168 Fahrzeuge mit 68 930 t Ladung. Westhafen: 123 Fahrzeuge mit 32 837 t Ladung, zusammen 291 Fahrzeuge mit 101 767 t Ladung. Abgang: Osthafen 27 Fahrzeuge mit 4884 t Ladung, Westhafen: 34 Fahrzeuge mit 3042 t Ladung, zusammen 61 Fahrzeuge mit 7926 t Ladung. Insgesamt (Ankunft und Abgang): 352 Fahrzeuge mit 109 693 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Monat Mai 1925.

Obwohl am 5. Mai der neue Ruhrkohlesyndikatsvertrag die letzte Unterschrift erhalten hat, ließ sich eine Beruhigung der verworrenen Lage des Kohlenmarkts in den Hauptabsatzgebieten noch nicht feststellen; infolgedessen erfuhr auch die Lage der Rheinschiffahrt noch keine Besserung.

Der Wasserstand des Rheins war während des ganzen Monats recht günstig. Am 2. Mai zeigte der Cauber Pegel 3 m. Infolge des schönen trockenen Wetters fiel er dann langsam bis auf 2,30 m am 10. Mai. Durch die Schneeschmelze in den Quellgebieten stieg der Wasserstand vorübergehend wieder auf 2,54 m am 15. Mai und sank dann auf seinen niedrigsten Stand von 2,19 m am 20. Mai. Am Monatsende stand der Cauber Pegel auf 2,28 m.

Im Anfang des Monats waren die Wasserverhältnisse so günstig, daß selbst die größten Kähne voll abgeladen werden konnten und daß die Fahrt von Straßburg—Kehl nach Basel, die Ende Oktober vorigen Jahres wegen Niedrigwasser eingestellt worden war, wieder aufgenommen werden konnte. In der zweiten Hälfte des Monats mußte jedoch die Eintauchtiefe der Kähne eingeschränkt werden. Einzelne Kähne, die nach Straßburg-Kehl bestimmt waren, mußten in Mannheim leichtern.

Der Kohlenversand von Duisburg-Ruhrort nach dem Oberrhein war noch immer schlecht. Die Gründe hierfür sind zum Teil in den Betriebseinschränkungen der süddeutschen Fertigindustrie und in dem zunehmenden Ausbau der Wasserkräfte, zum anderen Teil aber in der Staffeltarifpolitik der Reichsbahn zu suchen.

Die Frachtsätze konnten sich deswegen nicht erholen und blieben auf dem niedrigen Stande, den sie schon in der letzten Hälfte des Monats April gehabt hatten. Sie betrugen nach Mannheim ab Rhein-Ruhrhäfen 0,60 ℳ je t, ab Kanalhäfen 0,70 ℳ. Diese an der Schifferbörse notierten Frachten wurden aber vielfach noch unterboten, um für die Kähne überhaupt Beschäftigung zu haben. Die Hauptgüter im Talverkehre vom Mittelrhein, wie Erze, Abbrände und Kalksteine erfuhren auch keine Zunahme.

Das Verfrachtungsgeschäft nach Holland und Belgien befand sich in ähnlich schlechter Lage. Die Frachten gingen hier um den 20. Mai von 0,70 ohne freies Schleppen und 0,60 ℳ mit freiem Schleppen ab Strom nach Rotterdam auf 0,65 bezw. 0,55 zurück. Die Reparationskohlenfrachten nach Antwerpen und Rotterdam gingen ebenfalls von 1,15 auf 1,05 ℳ herunter.

Nur am Rotterdamer Frachtenmarkt waren infolge größerer Erzzufuhren die Frachten auf 0,60 ℳ bei ¼-Löschzeit und auf 0,70 bei ½-Löschzeit pro Last gestiegen. Dieser geringe Anreiz zog aber sofort so viel Leerraum nach Rotterdam, daß die Frachtsätze wieder auf fl. 0,45 bezw. fl. 0,55 pro Last zurückgingen.

Auch im Schleppgeschäfte hat sich die Lage infolgedessen nicht gebessert. Nach ungefährer Beurteilung sollen noch immer 40 Prozent der deutschen Rheinschleppkraft stilliegen. Die Schlepplöhne wurden an der Schifferbörse zwar durchschnittlich noch mit 1 ℳ für Ruhrort—Mannheim notiert. Die wenigsten Reedereien hielten jedoch diese Sätze ein und nahmen Kähne zu 0,90 ℳ und weniger an. Es versteht sich von selbst, daß derartige Sätze kaum die Selbstkosten decken können.

Die Ankünfte in der Getreidespedition waren auch sehr gering, belebten sich allerdings etwas gegen Ende des Monats. Da die Lagerhäuser nur wenig besetzt sind, arbeiten die Betriebe mit Verlusten. Es macht sich hier der Wettbewerb von Bremen nach wie vor nachteilig bemerkbar. Die anderen Speditionsbetriebe waren auch nur gänzlich unzureichend beschäftigt.

Die Tarifvertragsstreitigkeiten im Rheinschiffahrtsgewerbe wurden damit beigelegt, daß zwischen dem Allgemeinen Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt und den Verbänden der Transportarbeiter, der Heizer und Maschinisten die Vereinbarung getroffen wurde, daß der bestehende Rahmentarifvertrag bis 31. März 1926 und das Lohnabkommen bis zum 30. Juni d. J. unverändert bestehen bleiben soll.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Neuer Binnenumschlagstarif. Mit sofortiger Wirkung ist der Ausnahmetarif 81 für Zucker der Klasse B zur Ausfuhr über Oderumschlagsplätze seewärts nach außerdeutschen Ländern eingeführt worden.

Die Ermäßigungen des Tarifs, der von den Uebergangsstationen Oderberg, Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Mittelwalde und der Ladestelle Katharin nach den Oderumschlagsplätzen Cosel Hafen, Oppeln Hafen, Breslau Stadthafen Umschlag, Pöpelwitz Umschlag und Maltsch Hafen gilt, werden nachträglich auf Antrag gewährt, wenn in einem Kalenderjahre mindestens 20 000 t oder halbjährlich 10 000 t nach einem oder mehreren der genannten Umschlagsplätze verpflichtet sind. Die Ermäßigung bemißt sich nach dem Unterschiede zwischen den Frachtsätzen der Klasse B und C.

Tarifpolitik der Reichsbahn. Bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat kürzlich auf Einladung des stellvertretenden Generaldirektors eine vertrauliche Besprechung mit den wirtschaftlichen Spitzenverbänden über die im Vordergrund stehenden gemeinsamen Fragen von Wirtschaft und Reichsbahn stattgefunden. Hierbei wurde seitens der Verwaltung und den Vertretern des Verwaltungsrats mit besonderem Ernst darauf hingewiesen, daß die augenblickliche Lage des Unternehmens keineswegs so günstig sei, wie vielfach in der öffentlichen Meinung angenommen werde. Zwar läge kein Grund zu der Besorgnis vor, daß auf Grund der augenblicklichen Finanzgebarung die Reparationsleistungen gefährdet seien. Immerhin sei aber andererseits auch nur gerade der Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben vorhanden, so daß von Ueberschüssen oder gar von einer Thesaurierungspolitik der Reichsbahn nicht gesprochen werden könne.

Ganz besonders belastend wirke in erster Linie für den Betrieb die gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich verstärkten personellen Ausgaben einschließlich der Pensionslast für die große Zahl der abgebauten Beamten. Das falle um so mehr ins Gewicht, als der weit überwiegende Teil sämtlicher Eisenbahnangestellten und Beamten niederen Gehaltsgruppen angehört, welche schon jetzt in ihren Gehaltsbezügen den Vorkriegsstand erreicht oder sogar überschritten haben. Es werde daher bei der Verwaltung geprüft, in welcher Weise die personellen Ausgaben nach Möglichkeit noch weiter herabgedrückt werden könnten. Zur Deckung der notwendigsten Ausgaben sei eine Erhöhung der Personentarife um 10 Proz. erforderlich, die mittlerweile bereits in Kraft getreten ist.

Was die Gütertarife anbelangt, so werde zunächst nicht mit einer allgemeinen Ermäßigung gerechnet werden können. Die Arbeiten der Verwaltung würden vielmehr nur darauf abgestellt werden können, eine andere Verteilung der tarifarischen Lasten auf die einzelnen Güter unter Berücksichtigung ihrer Tragfähigkeit durchzuführen, jedoch unter Wahrung des finanziellen Gesamtergebnisses. Bezüglich Tarifmaßnahmen, die im Gegensatze hierzu der Reichsbahn lediglich Ausfälle und nicht etwa durch Verkehrszuwachs auch Einnahmevermehrungen bringen, müsse sich die Verwaltung äußerste Vorsicht auferlegen, da keinerlei Reserven zum Ausgleich etwaiger Rückschläge vorhanden seien.

Zoll- und Steuerfragen.

Verordnung über Befreiung von Umsätzen in das Ausland von der Umsatzsteuer. Auf Grund des § 108 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919 (R.-G.-Bl. S. 1993) wird mit Zustimmung des Reichsrats folgendes bestimmt:

§ 1.

I. Als steuerfreie Umsätze in das Ausland im Sinne von § 2 Nr. 1 c des Umsatzsteuergesetzes gelten auch Lieferungsgeschäfte, die der Lieferer mit einem ausländischen Erwerber abschließt und durch Zusen-

dung der Waren an den inländischen Spediteur des ausländischen Erwerbers erfüllt. Die Befreiung gemäß Satz 1 tritt nur ein, wenn

1. der inländische Spediteur des Ausländers über die tatsächliche Ausfuhr in das staatsrechtliche Ausland dem Lieferer eine Bescheinigung (Absatz 2) erteilt,
2. der Lieferer, der die Steuerfreiheit beansprucht, in der Umsatzsteuervoranmeldung (Umsatzsteuererklärung) die Entgelte für die Lieferung als steuerfrei abgesetzt und dabei die in Abs. 3 vorgesehene Versicherung abgibt.

II. Die Bescheinigung (Abs. 1 Nr. 1) muß enthalten:

1. die Bezeichnung der Ware, zum mindesten nach der allgemeinen Gattung;
2. die Zahl der Kolli, deren Verpackungsart, Zeichen und Nummern;
3. den Tag der Ausfuhr in das staatsrechtliche Ausland;
4. die Ausfuhrstelle.

III. In die Umsatzsteuervoranmeldung (Umsatzsteuererklärung) ist folgende Versicherung (Absatz 1 Nr. 2) aufzunehmen:

„Unter den nach § 2 Nr. 1 c des Umsatzsteuergesetzes als steuerfrei abgesetzten Entgelten befinden sich auch Entgelte für die Lieferungsgeschäfte, die durch Versendung der Waren an den inländischen Spediteur des ausländischen Bestellers erfüllt worden sind. Die tatsächliche Weitersendung dieser Waren in das Ausland ist mir vom Spediteur des Ausländers schriftlich bestätigt worden. Die Bestätigungen liegen bei mir zur Prüfung bereit. — Ich werde dafür Sorge tragen, daß mir der Spediteur des Ausländers die tatsächliche Weitersendung dieser Waren in das Ausland schriftlich bestätigt und werde diese Bestätigung zu meinen Belegen nehmen.“ (Nicht Zutreffendes [Satz 2 und 3 oder Satz 4] ist zu durchstreichen.)

§ 2.

§ 1 findet entsprechende Anwendung, wenn es der Lieferer übernimmt, den Gegenstand von der Absendung für den ausländischen Erwerber in Verwahrung zu nehmen und unmittelbar oder durch einen inländischen Spediteur des ausländischen Erwerbers diesem zu übersenden.

§ 3.

Führt der Lieferer in den Fällen der §§ 1, 2 Gegenstände in das Ausland als Händler aus, so steht ihm für diese Umsätze der Vergütungsanspruch nach näherer Maßgabe des § 4 des Umsatzsteuergesetzes zu. Im Vergütungsantrage hat er eine dem § 1 Abs. 3 entsprechende Erklärung abzugeben.

§ 4.

Soweit die Angaben zu § 1 Abs. 2 aus den Konnossementen, Frachtbriefen oder aus sonstigen Versendungspapieren ersichtlich sind, genügt die Erteilung einer Abschrift; gegebenenfalls sind diese Abschriften zu ergänzen oder — wenn im Sammelladungsverkehr versendet worden ist — die Kolli des in Frage kommenden Lieferers besonders kenntlich zu machen. Der Reichsminister der Finanzen ist befugt, den Nachweis in anderer Form zuzulassen.

§ 5.

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1925 ab in Kraft.

Berlin, den 25. Mai 1925.

Der Reichsminister der Finanzen.
I. V.: Popitz.

Umsatzsteuer bei Reparationslieferungen. Der Reichsfinanzhof hat über die Frage, inwieweit Vergütungen, die das Reich den an Micumlieferungen beteiligten Unternehmungen gezahlt hat, als vereinnahmte Entgelte im Sinne des Umsatzsteuerrechts anzusehen sind, folgendes Gutachten (V. D. 4/25) ausgeführt:

„Die Vergütungen, die das Reich aus Anlaß des Ruhreinfalls den beteiligten Unternehmungen gewährt hat, sind insoweit umsatzsteuerpflichtig, als sie das Entgelt für die von ihnen aus den sogenannten Micum-Verträgen geleisteten Lieferungen darstellen. Entgelt dieser Art ist auch die Vergütung für Verluste der Unternehmungen bei der Verwertung von E-Schatzanweisungen, soweit sie diese als Abschlagszahlung für die Lieferungen vom Reich empfangen haben. Im übrigen besteht keine Umsatzsteuerpflicht, inbesondere nicht für Vergütungen von Beschlagnahmungen von Waren, sonstigen Gegenständen, Lohngeldern und für Besatzungsschäden allgemeiner Art.“

Verschiedene Mitteilungen.

X. Hauptversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz. Bei der am 21. Juni ds. Js. in Waldshut stattfindenden X. Hauptversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz i. B. wird nach dem vorliegenden Programm den Teilnehmern besonders viel des Interessanten geboten. Die Kanal- und Schiffahrtsinteressenten dürften hierbei eine Fülle von Wissenswertem und Lehrreichem finden.

Ueber den neuesten Stand des Ausbaues der Rheinstrecke Basel-Konstanz wird Herr Oberbaurat Altmayer von der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe berichten und Herr Minister a. D. H. Dietrich, Reichstagsabgeordneter Berlin, hält ein Referat über „den linksrheinischen Seitenkanal“. Herr Geheimer Hofrat Dr. Schmidle Salem, der als hervorragender Geologe bekannt ist, wird das Thema „Geologie des Rheines von Konstanz bis Basel“ behandeln.

Gemeinsame Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft und des Oderbundes in Breslau. Bei außerordentlich zahlreicher Beteiligung aus allen Teilen des Reiches fand am 23. Mai die VII. ordentliche Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft unter dem Ehrenvorsitze des Prinzen Heinrich von Preußen statt. Unter Führung des Direktors des Verkehrsamtes, Breslau, Herrn Halama, wurde am Himmelfahrtstage bei herrlichstem Wetter die so viel Sehenswertes bietende Stadt Breslau besichtigt. Die Besichtigung fand ihren Abschluß in der Ruhmeshalle, wo abends ein von der Stadt Breslau gebotener Begrüßungsabend stattfand. Die Hauptversammlung wurde in der Technischen Hochschule abgehalten, wo u. a. der Oderbund auch eine Reihe von interessanten Kanalplänen usw. ausgestellt hatte. Nach vorangegangener geschäftlicher Sitzung fand um 10.30 Uhr die offizielle Versammlung statt, die mit einer Begrüßungsansprache des Ehrenvorsitzenden, des Prinzen Heinrich von Preußen, eröffnet wurde. Bei den Begrüßungsansprachen brachte u. a. Ministerialdirektor Gährs-Berlin Grüße der Reichsregierung, insbesondere des Reichsverkehrsministers. Er wies auf die Schwierigkeiten der

Geldbeschaffung für das Ottmachauer Staubecken hin und betonte, daß das Reichsverkehrsministerium die Bestrebungen der Oderschiffahrtsinteressenten auf Bau des Ottmachauer Staubeckens warm unterstütze und bereits für die Errichtung eines Bauamtes die Mittel bereitgestellt habe. Für die Preußische Regierung sprach Oberregierungsrat Lohmeyer, für die Provinz Schlesien Landeshauptmann von Thaer u. a. m. Ueber die unbedingt notwendigen Bauten an der mittleren und unteren Oder sprach der Oderstrombaudirektor Fabian, über die wirtschaftliche Bedeutung der Oderwasserstraße und die Notwendigkeit ihres Ausbaues sprach Herr Reichsminister a. D. Dr.-Ing. Gothein. Die mit großem Beifall aufgenommenen Vorträge werden wir in dem Augustheft unserer Zeitschrift veröffentlichen.

Nach diesen Vorträgen wurde in den Erfrischungsräumen der Technischen Hochschule ein gemeinsames Essen eingenommen.

In der Nachmittagssitzung sprach Herr Reg.-Rat Dr. Teubert-Berlin über die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung der deutschen Seehäfen. Er unterstützte in seinem Vortrage, der tiefschürfend viel Interessantes brachte, die Bestrebungen der deutschen Binnenschiffahrt und hob besonders hervor, daß neben der Förderung der deutschen Seehäfen auch die deutsche Rheinschiffahrt nicht zu kurz kommen dürfe, sondern mit allem Nachdruck einen Ausgleich durch Förderung der Schiffahrt nach der Schweiz usw. erhalten müßte. Herr Oberbaurat Wundram-Hamburg berichtete darauf über die technischen Neuerungen auf dem Gebiete des Hafenumschlagswesens und erläuterte seinen interessanten Vortrag durch Lichtbilder. Mit diesem Vortrage wurde die offizielle Tagung beschlossen.

Am 23. fand eine Besichtigung der Schleuse Ransern statt, am Nachmittage die des Koseler Hafens. Hiermit fand die Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft ihren Abschluß. Alles in allem genommen kann die Hafenbautechnische Gesellschaft und der Oderbund auf eine äußerst gut gelungene Veranstaltung im Interesse der Binnenschiffahrt zurückblicken.

Deutsche Industrietagung in Köln am 24. und 25. Juni 1925. Der Reichsverband der Deutschen Industrie hält am 24. und 25. Juni 1925 in Köln seine Mitgliederversammlung in der großen Messehalle ab. Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den Vorsitzenden des Reichsverbandes, Geheimen Regierungsrat Dr. C. Duisberg, sind Ansprachen der Vertreter der Reichsregierung sowie der staatlichen und städtischen Behörden vorgesehen. Am 24. Juni vormittags wird Geheimrat Duisberg über „Die wirtschaftliche Lage der deutschen Industrie“ sprechen, Geheimrat Kastl, das geschäftsführende Präsidialmitglied des Reichsverbandes, die „Produktionsförderung und Absatzgestaltung nach den gegenwärtigen Wirtschaftserfordernissen“ erörtern und Dr.-Ing. e. h. Carl Friedrich von Siemens, der stellvertretende Vorsitzende des Reichsverbandes und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, über „die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ berichten. Nachmittags spricht Professor Dr. Titze von der Universität Berlin, Leiter des Instituts für Ausländisches Recht beim Reichsverband, über „die Nutzbarmachung ausländischen Rechtes für den internationalen Handelsverkehr“. Der Reichsbankpräsident Dr. Schacht hat sich die „Währungs- und Produktionspolitik“ als Thema für seinen Vortrag gestellt. Am folgenden Tage schließen sich an den geschäftlichen Teil der Mitgliederversammlung, an dem nur Mitgliedsfirmen und Vertreter von Mitgliedsverbänden teilnehmen, weitere Referate an, und zwar des Reichsministers a. D. von Raumer über „Probleme der gegenwärtigen deutschen Handelspolitik“, des Staatspräsidenten Dr. Hummel über „Unternehmertum und Staat“ sowie des Generaldirektors Dr. Koettgen vom Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit über „Amerika und Gemeinschaftsarbeit“. Nachmittags sind Besichtigungen der Deutzer Motorenfabrik in Köln-Deutz, der Farbenfabriken vorm. Friedrich Bayer & Co. in Leverkusen, der Felten & Guilleaume Carlswerk A.-G. in Köln-Mülheim und der Grube Fortuna der Rheinischen A.-G. für Braunkohlenbergbau und Brikettfabrikation sowie des Kraftwerkes Fortuna des Rheinischen Elektrizitätswerkes im Braunkohlenrevier in Aussicht genommen. Eine Schlußzusammenkunft in Leverkusen, dem Werke, dessen Leiter der Präsident des Reichsverbandes Geheimrat Duisberg ist, wird die Tagung beschließen.

Verkehrswissenschaftliche Woche. Im Rahmen der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 sollen in der Zeit vom 20. bis 25. Juli 1925 wissenschaftliche Vorträge aus den verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens in Hörsälen der Technischen Hochschule München oder in Räumen der Ausstellung selbst stattfinden.

Als Vortragende sind gewonnen: Geheimrat Universitätsprofessor Dr. Lotz; Prof. Dr. Hans Blum; Geheimrat Prof. Dr. Cauer; Oberbaudirektor Prof. Dantscher; Prof. Dr. Dieckmann; Kapitän Dr. Eckner; Geheimrat Prof. Dr. Eckert; Ministerialdirektor Dr. Gleichmann; Staatsrat Ritter von Großmann; Prof. Dr. Halter; Prof. Dr. Harms; Prof. Dr. Junkers; Rechtsrat Dr. Konrad; Prof. Dr. Laas; Oberbaurat Scholler; Oberregierungsrat Prof. Dr. Schwaighofer; Ministerialrat Dr. Steidle; Geheimrat Ritter v. Völcker.

Anfragen wegen der Teilnahme an den Veranstaltungen sind zu richten an das „Bureau des vorbereitenden Ausschusses für die verkehrswissenschaftliche Woche, Verkehrsausstellung München 1925“ in München, Briennerstraße 8 IV, Aufgang 2. Stock, Polytechnischer Verein.

Veräußerung von Aktien der Binnenschiffahrtsgesellschaften ins Ausland. Der Reichsverkehrsminster hat folgende Bekanntmachung am 31. Mai d. J. erlassen:

„Die Verordnung über Veräußerung von Aktien und sonstigen Geschäftsanteilen deutscher See- und Binnenschiffahrtsgesellschaften ins Ausland vom 20. Januar 1918 (Reichsgesetzblatt S. 42) ist von mir nunmehr auch, soweit sie die Aktien und sonstigen Geschäftsanteile deutscher Binnenschiffahrtsgesellschaften betrifft, heute außer Kraft gesetzt worden.“

Der Westfälische Provinziallandtag für die Weser-Kanalisierung. Am Dienstag, den 12. Mai 1925 hat der Provinziallandtag der Provinz Westfalen den Provinzialausschuß ermächtigt, die vom Reiche geforderte Garantie für die Durchführung des Mittellandkanals anteilig zu übernehmen. Dabei ist auf Antrag der Abgeordneten Dr. Becker-Minden und G. die Bedingung gestellt worden, daß gleichzeitig mit dem Bau des Weser-Elbe-Kanals (Teilstrecke des Mittellandkanals) das Fahrwasser der Weser auf der Strecke Minden—Bremen durch geeignete Maßnahmen derart angereichert werden muß, daß es während des ganzen Jahres für den Verkehr von Kanalschiffen ausreicht.

Personenverkehr auf der oberen Donau. Auf der Strecke Regensburg—Kelheim wurde am 10. Mai d. J. ein regelmäßiger Motorbootbetrieb für Personenverkehr eröffnet, die für 80 bis 100 Personen bemessenen Boote sollen bisher stets gut besetzt sein. Auch weiter aufwärts bis Donauwörth dürfte voraussichtlich noch diesen Sommer ein ähnlicher Betrieb, wenn auch zunächst mit einem noch kleineren Bootstyp aufgenommen werden. Der Bau eines ersten Bootes für diesen Zweck ist soeben in Angriff genommen worden.

Die französischen Einnahmen aus dem Rheinschiffahrtsmaterial. Im französischen Budget für 1924 findet sich auch ein Abschnitt „Ertrag des rheinischen auf Grund von Art. 357 des Versailler Vertrages abgetretenen Schiffahrtsmaterials", über welchen sich auch in der Begründung einige Worte finden. Es heißt darin u. a.: Deutschland hat an Frankreich an Schiffsmaterial und Umschlagseinrichtungen 248 900 t Kahnraum, 24 600 PS Schleppkraft, 2000 t Leichterschiffe, 3 schwimmende Krane und Umschlagseinrichtungen in den Häfen Rheinau, Mannheim-Ludwigshafen, Köln, Duisburg-Ruhrort und Rotterdam übertragen. Die Verteilung des Materials ist unter folgenden Bedingungen erfolgt: Mit Ausnahme eines Kahnes, der einem Partikulierschiffer verkauft wurde, ist der gesamte übrige Kahnraum an vier rheinische Schiffahrtsgesellschaften zum Preise von 120 Francs per t verkauft worden. Die Kaufsumme ist in zwei Teilen zahlbar, nämlich die ersten 54 Francs per Tonne in 6 Jahresraten und die restlichen 66 Francs per Tonne durch Uebertragung an den Staat der Hälfte des Reingewinns der Gesellschaften. Die Schleppdampfer, die Leichter, die schwimmenden Krane und die Umschlagseinrichtungen sind einer einzigen Gesellschaft, bei welcher der Staat beteiligt ist, übertragen worden. Der Gesamtwert des dieser Gesellschaft übertragenen Materials ist auf 13 964 000 veranschlagt worden, welcher Betrag dem Staate folgendermaßen zugewiesen wird: 2 082 000 Francs in drei Jahresraten in bar, 4 900 000 Francs in liberierten Aktien und 6 982 000 Francs durch Abtretung der Hälfte des Reingewinns bis zur Tilgung der Summe.

Aktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte". Nach einer Meldung der Rzeczpospolita vom 11. 4. 25 hat den Vorsitz der kürzlich in Posen gegründeten Aktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte" der Vorsitzende der Landeswirtschaftsbank J. Z. Steczkowski übernommen. Das Aktienkapital soll nach dieser Meldung 6 Millionen Zloty betragen, eine eventuelle Erhöhung desselben um weitere 4 Millionen Zloty soll in Betracht gezogen sein. Mit der Zeichnung der Aktien, die über 25.— Zloty lauten, soll in diesen Tagen begonnen werden; die gezeichneten Beträge werden mit dem 1. September d. Js. fällig. Beabsichtigt ist zunächst der Bau von Schiffen mittlerer Größe unter Verwendung von Dieselmotoren.

Bücherschau.

Schiffahrtsrechtliche Gesetze Herausgegeben von Hoeninger-Cohn-Griesebach, erschienen im Verlage J. Bensheimer, Mannheim. Gebunden zum Preise von ℳ 18.— dort oder bei der „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, zu erhalten.

Das Rotorschiff und seine physikalischen Grundlagen, Göttingen, Vandenhoek & Ruprecht 1925, 48 Seiten kart. 1.80 ℳ. Der sensationelle Erfolg des eigenartigen Flettnerschen Windkraftschiffs hat plötzlich das große Publikum auf Dinge aufmerksam werden lassen, die bis dahin nur im engsten Kreise der Fachleute verhandelt zu werden pflegten. Umso begrüßenswerter ist es, daß nun einer der an der Entwicklung des Rotorschiffes Nächstbeteiligten, Herr Dipl.-Ing. Ackeret, der als Abteilungsleiter der Aero--dynamischen Versuchsanstalt in Göttingen die wissenschaftlichen Vorversuche geleitet hat, es unternommen hat, eine gemeinverständliche Darstellung der Dinge zu geben. Dem Büchlein, das in verständlicher Art die merkwürdige Kraft erklärt, die auf die Rotoren wirkt, ist eine weite Verbreitung nur zu wünschen.

Den Weltschlüssel kann man mit Recht den **Kleinen Brockhaus** nennen, das Handbuch des Wissens in einem Band, der soeben zu erscheinen beginnt. Für alle, die die Ausgabe für ein vierbändiges Werk scheuen, ist der Einbänder entstanden, der Kleine Brockhaus. Die uns vorliegende erste Lieferung umfaßt mit den Stichwörtern A—Bolschewismus eine überreiche Fülle von Stichwörtern aller Art und ist geschmückt mit vielen wertvollen und lehrreichen Bildertafeln und Karten, in und außer dem Text; auch prächtige bunte Bilder sind dabei. Außerdem enthalten die 80 Seiten der ersten Lieferung nicht weniger als 443 klar ausgeführte Textabbildungen. Die Lieferung kostet nur 1.90 ℳ, und ungefähr alle vierzehn Tage soll eine neue Lieferung erscheinen bis zur zehnten, mit der das Werk abschließt. Wir möchten nicht verfehlen, unsere Leser sowohl auf den billigen Subskriptionspreis, der baldige Bestellung nahelegt, als auch auf das auf dem Umschlage der ersten Lieferung enthaltene verlockende Preisausschreiben aufmerksam zu machen.

Ein Mißgriff der Reichskanalpolitik. Bemerkungen, Gutachten und Pressestimmen zum Neckarkanalprojekt. Herausgegeben vom Ausschuß zum Schutze des Neckartales und der alten Brücke zu Heidelberg. (Verlag von J. Bensheimer, Mannheim Preis 1.— ℳ).

Der Führerkatalog der Deutschen Verkehrsausstellung, bearbeitet vom 1. Vorsitzenden im Werbeausschuß der D.V.A. München 1925, Kommerzienrat G. A. Baumgärtner, ist eben im Umfange von 720 Seiten mit vielen Illustrationen, Plänen, Grundrissen usw. in erster Auflage erschienen. Die Ausgabe des Führerkatalogs (Preis 1.50 ℳ) erfolgt durch die Betriebstelle der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925, Georg Stilke, durch den deutschen Buchhandel, in Bahnhofskiosken usw. Der Einzelversand wird gegen Einsendung des Betrages und 35 Pfg. für Porto und Verpackung besorgt durch die Vertriebsstelle der Deutschen Verkehrsausstellung im Ausstellungsparke München.

Deutsches Staatsbürger-Taschenbuch von Rechtsanwalt Regierungsrat a. D. Dr. Model, Band VIII der Beamten- und Verwaltungsbücherei, 2. verbesserte Auflage 1925, Wirtschaftsverlag Arthur Sudau, G. m. b. H., Berlin SW. 48, Preis geb. ℳ 3.50, 320 S. Umfang. Das Werk enthält auf knappstem Raum alle Fragen des Staatsbürgerrechts. Aus den zahlreichen Abschnitten seien nur angeführt: Reichs- und Preuß. Staats- und Verwaltungsrecht, Friedensvertrag, Bürgerliches Recht, Gerichtsorganisationen, Steuerrecht, Sozialversicherung, Polizei- und Wohlfahrtspflege, Geld-, Bank- und Börsenwesen. Ein Anhang bringt eine Uebersicht über Maße und Gewichte, Post-, Eisenbahn- und Gerichtsgebühren, Dollarkurse, Zinsberechnung, Indexzahlen usw. Ein Sachregister mit über 1300 Stichwörtern erleichtert den Gebrauch. Wir können das Werk, daß bei handlichem Format äußerst reichhaltig und vielseitig und vor allem den neuesten Stand der Gesetzgebung wiedergibt, unsern Lesern nur empfehlen. (Zu beziehen durch die „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg.)

„Die freie Donau". „Die freie Donau" tritt mit einer Sondernummer hervor, in der aus berufenster Feder die Hauptprobleme unserer Verkehrswirtschaft, wie anderer einschlägiger Gebiete behandelt werden. Die Leitworte des Bayerischen Staatsministers für Handel, Industrie und Gewerbe Dr. von Meinel, des Staatsministers der Finanzen Dr. Krausneck, des Staatssekretärs Alois von Frank und des Staatssekretärs Dr. Schätzel stehen an der Spitze der Artikelfolge. „Die Bauarbeiten der Rhein-Main-Donau-A.-G." von Oberregierungsrat F. Hesselberger, Rhein-Main-Donau-A.-G. München, zeigen den heutigen Baustand dieses gewaltigsten Kanalprojekts der Jetztzeit. „Die nächsten Aufgaben der bayerischen Wasserkraftpolitik" behandelt Ministerialrat Decker, Vorstandsmitglied der Bayernwerke, A.-G., und der Walchenseewerke, A.-G., in knappen Zügen. „Süddeutsche Schiffahrtsfragen" beleuchtet ein äußerst fachkundiger Artikel aus der Hand des Herrn Kommerzienrats Karl Presser Reedereidirektor in Frankfurt. Die süddeutsche Wirtschaft leidet bekanntlich unter der schlechten verkehrsgeographischen Lage innerhalb Deutschlands und unter dem besonderen Mangel an günstigen Wasserumschlagstarifen. Es wird daher immer wieder von Schiffahrtskreisen die dringende Forderung um Gleichstellung der Binnenschiffahrtshäfen des Oberrhein-, Main- und Donau-Gebiets mit den deutschen Seehäfen gestellt.

Die Zwischenbilanz als Mittel der Kontrolle und Betriebsleitung von Dr. Richard Malteur, Direktor der Städtischen Handelsschule in Pforzheim, Band 15 der Betriebs- und Finanzwirtschaftlichen Forschungen. Herausgegeben von Prof. Dr. F. Schmidt. Preis geh. 5.60 ℳ, in Halbleinen geb. 6.80 ℳ — 230 S. — 1925 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10.

Die industrielle Kalkulation. Von Dr.-Ing., Dr. rer. pol. M. R. Lehmann, Dozent für Betriebswirtschaftslehre an der Technischen Hochschule zu Dresden. Bücherei für Industrie und Handel Band VII. Preis geh. 7.50 ℳ, in Halbleinen geb. 9.— ℳ. — 263 Seiten. — 1925 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I. Die Literatur der industriellen Kalkulation oder der industriellen Selbstkostenberechnung ist sehr umfangreich. Trotzdem fehlt es an einer allgemeinen Organisationslehre der industriellen Kalkulation, d. h. an einem Buche, das gleichzeitig dem Praktiker ein Leitfaden durch die Probleme ist, deren Lösung ihm bei der Ausgestaltung und Durchführung der industriellen Kalkulation obliegt, und welches gleichzeitig eine systematische Bearbeitung des heutigen Standes der Kalkulationstheorie darstellt. Diese Lücke füllt das vorliegende Buch aus. Die vorliegende Bearbeitung stellt besonders zwei Momente in den Vordergrund, welche der praktische Organisator zu berücksichtigen hat, und zwar einerseits die Verschiedenartigkeit der Bedürfnisse, deren Befriedigung in den einzelnen Industriezweigen die Aufgabe der Selbstkostenberechnung ist, und andererseits die Bedeutung, welche der Veränderlichkeit der Beschäftigungsverhältnisse hinsichtlich der Ausgestaltung und der Durchführung der Selbstkostenberechnung zukommt, ein Gesichtspunkt, der unter den heutigen Verhältnissen die größte Beachtung verdient. Die Darstellung ist durch Einfügung einer Anzahl von Schaubildern ergänzt, welche die Ausführungen dem Verständnisse des Lesers näher bringen sollen.

Schließlich dürfte auch das dem Buche beigegebene Stichwortverzeichnis willkommen sein.

„Uebersichtskarte des Mecklenburgischen Seengebiets". Die von dem bekannten Wassersportmann Dr. A. H. Pfeiffer bearbeitete Karte ist einer gründlichen Revision unterzogen worden und wieder übersichtlich in 6 Farben gedruckt. Im Bilde von ca. 75 × 95 cm und im Maßstabe von 1 : 250 000 zeigt die Karte das gesamte Wassernetz, die Orte und die zu den Wasserstraßen führenden Wege, die Flüsse unterschieden nach ihrer Befahrbarkeit, die Entfernungen an den Wasserstraßen in Kilometern, die Schleusen usw.. Die Karte ist auf festem Landkartenpapier gedruckt und wird gefalzt im Umschlage zum Preise von 4 RM. abgegeben.

Firmennachrichten.

Basalt A.G., Linz. Dem Geschäftsberichte der Basalt A.G. in Linz für das Jahr 1924 entnehmen wir folgendes: Die Bilanz schließt mit einem Betrage von Rm. 32 960 754,70 ab. Der Rechnungsabschluß ergab einen Rohgewinn von Rm. 2 269 386,88, von denen Rm. 1 278 490,94 für Abschreibungen verwandt werden sollen. Von dem verbleibenden Reingewinne sind 5 % an den gesetzlichen Reservefonds zu überweisen. Es wird vorgeschlagen, aus dem verbleibenden Teile 4 % der Dividende auszuschütten und einen Restbetrag von Rm. 45 351,14 auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Geschäftsberichte entnehmen wir ferner, daß die Betriebe, namentlich im besetzten Gebiet im ersten Halbjahr unbefriedigend gearbeitet haben, daß jedoch im zweiten Halbjahre trotz der empfindlichen Störung durch das Novemberhochwasser eine Besserung erzielt worden ist. Der Ausbau der Betriebe hat im Jahre 1924 weitere Fortschritte gemacht. Die Gesellschaft hat sich besonders dem Wegebaugeschäfte zugewandt. Die Lage des Gewerbes wird für das Jahr 1925 als verhältnismäßig günstig bezeichnet, wenn es gelingt, die ungesunden Kreditverhältnisse und die übertriebenen sozialen und steuerlichen Lasten zu vermindern.





XXXII. Jahrgang 1925
Heft 7
8. Juli

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a .d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

INHALT:

Geleitwort.

Aus allen Teilen des Reiches kommen Wünsche nach neuen Wasserstraßenverbindungen, überall sind Vereinigungen tätig, um die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen zu untersuchen. Werden sich auch nicht alle Hoffnungen erfüllen lassen, so lange Deutschland an den Kriegslasten zu tragen hat, so werden die Arbeiten für die Zukunft doch nicht vergeblich sein. Möge es dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt gelingen, die Anteilnahme der geistigen und wirtschaftlichen Kräfte Deutschlands an dem Wasserstraßenausbau lebendig zu erhalten — dann wird dereinst aus der in Weimar geschaffenen Verkehrseinheit ein geschlossenes deutsches Wasserstraßennetz erstehen.

Der Reichsverkehrsminister
gez. Dr. Krohne.

BERLIN, den 24. Juni 1925.



Die deutsche Binnenschiffahrt seit dem Weltkriege.

Von Ministerialrat Baur, Berlin.

Die Umwälzungen, die der Krieg und seine Auswirkungen mit sich brachten, sind für viele Gebiete unseres Wirtschaftslebens von so einschneidender Art, daß gar manche in ihren Grundlagen erschüttert worden sind. Dazu kommt, daß eine Zeit wirtschaftlicher Depression, wie wir sie zu durchleben gezwungen sind, neuen Anstoß gibt, das Wirtschaftsleben in seinen Zusammenhängen zu durchforschen, um wenigstens alle vorhandenen Kräfte zielbewußt zu verwenden, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und so zu einem Wiederaufbau zu gelangen.

Ein so großes und wichtiges Gewerbe wie die Binnenschiffahrt spielt in diesem Prozeß eine bedeutungsvolle Rolle. Die Vorgänge des wirtschaftlichen Lebens — und zwar nicht nur der Ausgleich zwischen Produktions- und Bedarfsgebieten, sondern das ganze pulsierende Leben der Wirtschaft überhaupt — äußern sich zu einem so großen Teil in Verkehrsvorgängen, daß die Verkehrsmittel dadurch bekanntermaßen nicht nur zu einem gewichtigen Faktor unserer Wirtschaft werden, sondern zu einem hervorragenden Diener derselben. Selten ist daher auch der Streit der Meinungen über die zu befolgende Verkehrspolitik so lebhaft gewesen wie gegenwärtig. Dabei ist aus dem Gesamtrahmen dessen, was das Wort „Verkehrspolitik" in sich begreift, speziell die zweckmäßige Heranziehung der verschiedenen Verkehrsmittel zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses ins Auge gefaßt. Auf der einen Seite sind Wasserstraßenpläne befürwortet worden unter dem Gesichtspunkt, daß die Bäume der Reichsbahn in ihrer Gesellschaftsform nicht in den Himmel wachsen sollen, auf der anderen Seite wieder ist der Schiffahrt der schärfste Wettbewerb von der Reichsbahnseite angesagt und die Forderung gestellt worden, kein Geld in Wasserstraßen zu stecken, da es in der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes besser angelegt sei. In dankenswerter Weise hat die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen das vorliegende Verkehrsproblem in seiner Größe und Bedeutung erkannt und in einer längeren Vortragsreihe Untersuchungen unterzogen, die reiche Anregungen ergeben haben. Ihre Weiterverfolgung ist nicht nur im Interesse der Beteiligten, sondern vor allem im Interesse der deutschen Gesamtwirtschaft ein Gebot der Stunde.

Im Nachfolgenden soll die Lage der deutschen Binnenschiffahrt nach dem Kriege im Rahmen der Gesamtwirtschaft betrachtet werden.

Nachdem die während des Krieges in der Heimat entstandene Verkehrsnot durch zwangswirtschaftliche Eingriffe zu einer Belebung der Binnenschiffahrt geführt hatte, die wenigstens für einen Teil derselben während einer kurzen Periode auch nicht ungünstige wirtschaftliche Ergebnisse gezeitigt hat, sind nach dem Kriege für die Binnenschiffahrt in gleicher Weise wie für die gesamte deutsche Wirtschaft Jahre schwerster Not hereingebrochen. Ja, man muß sagen, daß die Binnenschiffahrt ein Vielfaches von dem zu tragen hatte, was durch die Auswirkungen des verlorenen Krieges an Lasten auf das ganze deutsche Volk und alle seine Erwerbsschichten gekommen ist; denn einesteils teilte die Binnenschiffahrt naturgemäß alle Schwierigkeiten, die der Achtstundentag, Steigerung der Löhne und Materialpreise, dann der Währungsverfall, die Steuerschraube und Kreditnot über alle Gewerbe gebracht haben, andernteils aber ist wohl kein Gewerbe durch den Vertrag von Versailles so hart getroffen worden wie die Binnenschiffahrt. Nicht einmal bei der Seeschiffahrt dürfte das der Fall sein. Wenigstens insofern nicht, als der rohe Zugriff auf die Seeschiffe eine raschere Regelung dieses Aderlasses mit sich brachte. Bei der Binnenschiffahrt hingegen hat die Abhängigkeit von dem amerikanischen Schiedsspruch und die Schwierigkeit der Auswahl der abzugebenden Fahrzeuge und Landanlagen dazu geführt, daß die Regelung der Entschädigung zum größten Teil in eine Periode fiel, die durch den Währungsverfall den Ersatz des Verlorenen nicht mehr gestattete. Der der Schiffahrt in dem schweren Wettbewerb gegen die Eisenbahn zufallende verringerte Anteil am Gesamtverkehr und die in diesem Wettbewerb zu erzielenden Frachten genügten nicht, um aus den Verkehrseinnahmen einen Ausgleich zu schaffen. Entschädigungen und laufende Einnahmen reichten nicht hin, um nur den normalen Abgang an Betriebsmitteln voll zu ersetzen und die planmäßige Abschreibung und Erneuerung des Schiffsbestandes aufrecht zu erhalten.

Das Bild 1 gibt ein deutliches Bild von einst und jetzt. Es läßt sich an den für 1912 gültigen starken Linien erkennen, wie groß die Zahl der jährlich erbauten Fahrzeuge früher war und wie systematisch das Ausscheiden der alternden Fahrzeuge vor sich ging. Demgegenüber treten an den schraffierten Linien die Abgabe gerade des besten, neuesten Materials (Jahresklassen 5—20) und der völlig ungenügende Neubau (Jahresklassen 1—5) in die Erscheinung. Wenn eine Statistik über die einzelnen Jahresklassen zwischen 10 und 20 vorläge, würde das Bild sich noch deutlicher abzeichnen. Die Ueberalterung der Flotte drückt sich in dem Prozentsatz aus, den die ältesten Klassen (30—50 Jahre und darüber) vom Gesamtbestand ausmachen. Er betrug:

	Im Jahre 1912:	1924:
bei Schiffen ohne eigene Triebkraft	7,1%	21,7%
bei Schiffen mit eigener Triebkraft	7,1%	25,7%
bei Schleppern	11,3%	36,2%
insgesamt	7,4%	23,7%

Hier kann nicht daran vorübergegangen werden, daß der große Wettbewerber Reichsbahn sich hinsichtlich des Ersatzes seiner Kriegsverluste, seiner Abgaben an den Feindbund und des Kriegsverschleißes seiner Fahrzeuge in viel günstigerer Lage befindet. Wenn auch auf dem Gebiet des Oberbaues noch nicht voll nachgeholt werden konnte, was während des Krieges versäumt war, so hat die Reichsbahn während der Nachkriegsjahre, in denen aus den Steuereinkünften des Reiches beträchtliche Mittel für sie aufgewendet wurden, doch ihren Fahrzeugpark wieder auf die Höhe zu bringen vermocht.

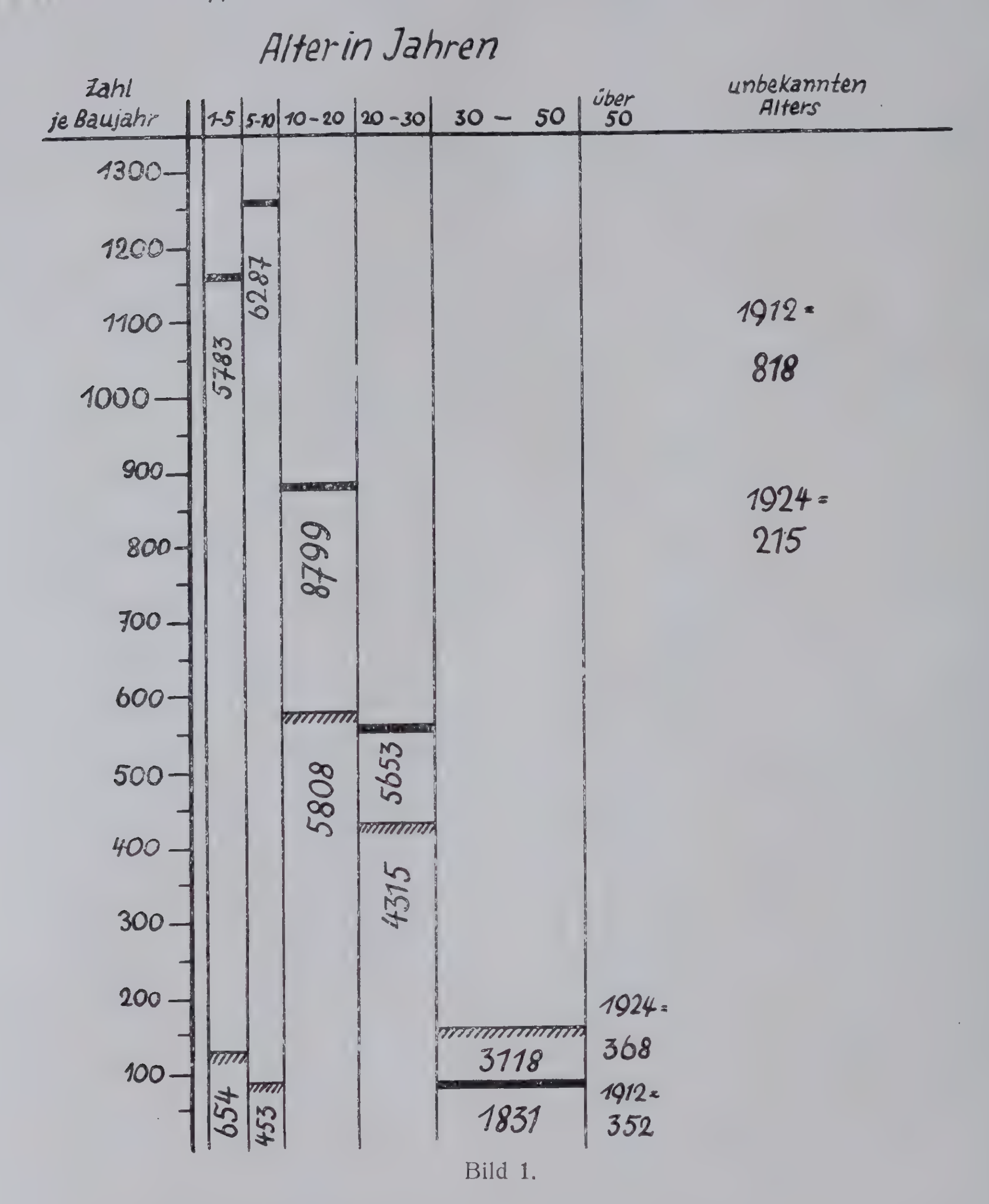


Bild 1.

Die Jahre der Defizitwirtschaft der Reichsbahn und ihre Unterstützung aus allgemeinen Reichsmitteln haben ihr freilich nicht nur diesen Vorsprung verschafft; sie haben durch die dadurch ermöglichte Tarifpolitik ganz allgemein eine harte Belastungsprobe für die Binnenschiffahrt gebracht. Daß letztere, freilich unter Ausscheiden recht vieler schwächerer Existenzen, sich trotzdem aufrecht zu erhalten vermochte, spricht ebensowohl für die Tüchtigkeit und zähe Arbeit der Schiffahrttreibenden wie — was besonders hervorgehoben werden soll — für die Berechtigung und Notwendigkeit ihres Daseins auf Grund ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung. Ob sie freilich weiteren Belastungsproben ausgesetzt werden kann, ohne die Gefahr heraufzubeschwören, daß dieses Verkehrsmittel die innere Kraft verliert, seine volkswirtschaftliche Aufgabe weiter zu erfüllen, kann daraus noch nicht mit Sicherheit abgeleitet werden.

Wie steht es nun aber um die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgabe der Binnenschiffahrt seit dem Kriege? Es handelt sich dabei um zweierlei: um die Leistungsfähigkeit, die der Binnenschiffahrt innewohnt, und um den Nutzen, den sie der Wirtschaft durch billige Transportausführung gewährt. Für beides erhalten wir den besten Aufschluß aus den Ziffern der nachfolgenden Zusammenstellung, die erkennen läßt, in welchem Maß die Wirtschaft die Binnenschiffahrt in Anspruch genommen hat. In ihnen liegt ein untrüglicher Beweis für den volkswirtschaftlichen Nutzen der Binnenschiffahrt und ein verläßlicher Maßstab dafür, wie die unbeeinflußte Wirtschaft selbst diesen Nutzen eingeschätzt hat. Freilich lassen die Zahlen über die Verkehrsleistungen die Größe des geleisteten Nutzens, ausgedrückt durch die absoluten Frachtersparnisse nicht erkennen, und sie verschweigen diskret, inwieweit dieser Nutzen infolge des Wettbewerbs der Eisenbahn insbesondere in den Jahren ihrer Defizitwirtschaft auf Kosten der eigenen Substanz erzielt wurde, wie oben bei der Betrachtung des Schiffsbestandes schon angedeutet worden ist.

Zunächst aber darf auf die Zahlen von 1913 hingewiesen werden (siehe Tabelle auf der nächsten Seite), die einen vollgültigen Beweis für die Bedeutung des Wasserverkehrs erbringen; denn in diesem Jahre lagen Verhältnisse vor, wo die deutsche Wirtschaft im Rahmen der gesamten Weltwirtschaft aufs Feinste ausbalanciert war und das allseitige Gedeihen dafür spricht, daß die Wirtschaft in vollkommener Freiheit dabei rich-

tig eingestellt war. Damals hat die Binnenschiffahrt eine Gütermenge befördert, die 1/5 der von den Eisenbahnen beförderten Güter betrug; die tonnenkilometrische Leistung, ihre wahre „Verkehrsleistung", betrug aber sogar 1/4 der Gesamtverkehrsleistung von Eisenbahnen und Wasserstraßen zusammen!

Jahr	Binnenschiffahrt. [1]							Eisenbahn.			
	Länge der befahrenen Wasser-straßen km	Beförderte Güter			Gebrochener Verkehr		Geleistete tkm in Millionen	Betriebs-länge für den Güter-verkehr km [2]	Beförderte Güter		Geleistete tkm in Millionen
		in Millionen Tonnen	% von 1913	% vom Eisenbahn-verkehr	umgeschlagene Güter in Millionen Tonnen [3]	% vom Gesamt-wasser-verkehr			in Millionen Tonnen [1]	% von 1913 [1]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1913	14 725	99,6	100	20,3	44,0	28,2	21,5	60 769 [2]	501,1	100	67,5 [2]
1919	12 141	33,7	34	11,7	18,7	30,6	9,3	?	287,2	57	?
1920	11 179	43,3	44	12,7	25,9	36,0	11,4	?	340,2	68	?
1921	10 778	41,6	42	11,8	21,7	33.2	8 8	?	354,0	71	?
1922	10 976	58.8	59	14,5	29,8	31,7	13,5	55 178 [2]	405.3	81	68,7 [2]
1923	10 737	34,3	—	—	10,7	20,2	8,0	?	246,3 [4]	—	?

[1]) nach Statistik des Verkehrs der deutschen Binnenwasserstraßen, bearbeitet im Statistischen Reichsamt,
[2]) nach Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichseisenbahnamt bezw. Eisenbahn-Zentralamt.
[3]) unmittelbarer Umschlag in ganzen Wagenladungen.
[4]) ohne Verkehr der von der Regie verwalteten Strecken.

Die Zahlenreihen für 1919 bis 1923 in den Spalten 3, 4, 10 und 11 sind im großen ganzen zunächst ein Spiegelbild der deutschen Wirtschaft. Im einzelnen betrachtet, geben sie aber doch darüber hinaus lehrreiche Aufschlüsse über die Verkehrsverhältnisse selbst. Das Jahr 1923 bietet infolge des Ruhreinbruchs allerdings Zahlen, deren Vergleich mit denen früherer Jahre zwar die zerstörende Wirkung des Ruhreinbruchs auf die eben wieder aufkommende Wirtschaft und die betroffenen Verkehrsunternehmungen erkennen läßt, verkehrswirtschaftlich aber wenig Vergleichswert hat. Dieser fehlt schon dadurch, daß in den Verkehrsziffern der Eisenbahn die Regiestrecken nicht einbezogen sind. Leider sind von 1924 noch keine mit diesen Zahlenreihen vergleichbare statistische Angaben vorhanden.

Aus den Zahlenreihen geht hervor, daß die Verkehrseinbußen bei der Binnenschiffahrt und der Reichsbahn ganz ungleiche sind. Während die Eisenbahn selbst im Jahre 1919 nicht unter 57 % herabfiel, sank die Schiffahrt bis auf 34 %. Sie würde vielleicht noch niedriger gefallen sein, wenn im Jahre 1919 nicht noch Zwangsmaßnahmen, an die man sich während des Krieges gewöhnt hatte, nachgewirkt hätten und wenn die Eisenbahn leistungsfähiger gewesen wäre. Sie stand damals noch stark im Zeichen der „Verkehrsnot". Die Erklärung für die ungleiche Einbuße liegt vor allem in dem Umstand, daß die Eisenbahn damals nur ganz unzureichend begonnen hatte, ihre während des Krieges zurückgebliebenen Tarife zu erhöhen. Sie waren im Laufe dieses Jahres allmählich auf das 1,97fache gebracht worden, während Geldentwertung und Warenpreise sich auf dem 4fachen und darüber bewegten.

Dieses Zurückbleiben der Eisenbahntarife setzte sich auch in den nächsten Jahren fort. Erst im Jahre 1922 erfuhr es eine grundsätzliche Aenderung. Die für die Binnenschiffahrt sich daraus ergebende Erleichterung wurde durch die gleichzeitig beginnende Inflation allerdings erheblich abgeschwächt. Da im Gegensatz zu 1921 im Jahre 1922 die Wasserstände besonders günstig waren, gelang es der Schiffahrt aber doch, ihre Aufgabe in größerem Umfang zu erfüllen.

An den Zahlenreihen fällt ferner besonders in die Augen, daß der Anteil des gebrochenen Verkehrs am Gesamtverkehr der Wasserstraßen, der im Jahre 1920 36 % betragen hatte, in den nachfolgenden Jahren dauernd zurückging. Es ist bekannt, daß am 1. Dezember 1920 nach Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich ein neues Tarifsystem eingeführt wurde, in dem das früher nur beim Rohstofftarif angewendete Staffelprinzip nunmehr auf alle Güterklassen übertragen wurde. Die damit verbundene Erschwerung des gebrochenen Verkehrs hatte zur Folge, daß seit Einführung dieses Tarifprinzips die Schiffahrt dafür kämpft, einen Ausgleich für die dem Wasserstraßenverkehr abträgliche Wirkung dieser Tarife zu erlangen. („Wasserumschlagstarife".) Gerade der Kampf um diese Frage hat in besonderem Maße auch auf der Gegenseite die Haltung in der Richtung verschärft, daß der Wasserstraße zwar zugesprochen wurde, daß sie im Verkehr zwischen zwei an der Wasserstraße selbst gelegenen Plätzen billiger zu transportieren vermöge als die Bahn, und daß es daher wirtschaftlich berechtigt sei, daß dieser Verkehr ihr zufalle, daß sie aber nicht berechtigt sein, ein Einflußgebiet im Hinterlande der einzelnen Häfen zu beanspruchen.

Dem darf entgegengehalten werden, daß der Ablauf des Verkehrs in der Vorkriegszeit dafür spricht, daß ganz erhebliche Teile der seitwärts der Wasserstraßen liegenden Gebiete noch Nutzen aus der wenigstens teilweisen Heranziehung des billigeren Wasserweges zu ziehen vermochten, und daß das Aufblühen mancher Wirtschaftsgebiete und die Standortverteilung der industriellen Unternehmungen durch die seinerzeitige Tariflage grundlegend beeinflußt worden sind. Ein deutliches Beispiel dafür ist in dem Umstand gegeben, daß das nördliche Bayern ein tarifarisch scharf umstrittenes Gebiet bildete, indem die sächsische Eisenbahnverwaltung durch besondere Umschlagstarife die Güter nach Riesa und Dresden heranzuziehen suchte, während die bayerische Verwaltung besondere Umschlagstarife nach den Rhein- und Mainhäfen erstellte. Die eine Verwaltung verband sich dabei mit der Elbeschiffahrt, die andere mit der Rhein- und Mainschiffahrt, um auf diesem Wege billige Exporttarife für jene Industrie zu erlangen, die auf direktem Wege nach den Seehäfen nicht zu erreichen waren. Diese Verhältnisse gereichten zweifellos dem umstrittenen Gebiet zum wirtschaftlichen Vorteil. Innerhalb des Reichsbahnunternehmens ist ein solcher Wettkampf natürlich ausgeschlossen. Damit ist auch manche unerwünschte Seite solchen Kampfes und eine bedenkliche Wirkung auf die Eisenbahn selbst beseitigt. Wohl aber liegt in diesem

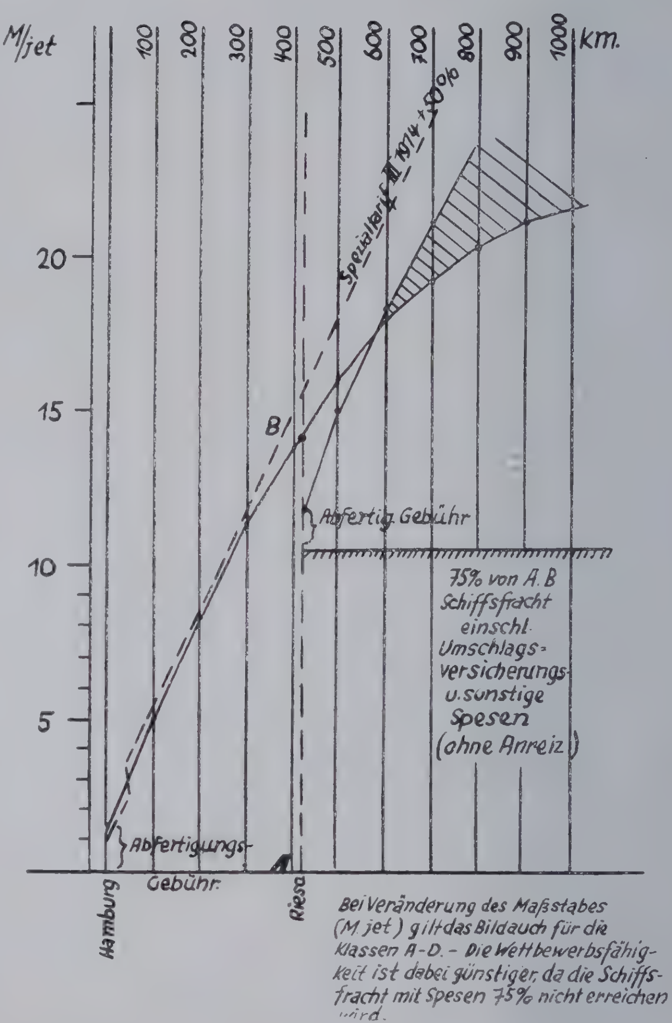
früheren Vorgange ein Beweis dafür, daß der wirtschaftliche Nutzen, den die Binnenschiffahrt zu erbringen vermag, auch auf weitere Gebiete seitwärts der Wasserstraßen reicht und daß es eine Beeinträchtigung der Wirtschaft selbst ist. wenn das Herankommen an den Wasserweg so erschwert ist, daß seine Vorteile nicht genutzt werden können.

Hinsichtlich der Erfüllung einer wirtschaftlichen Aufgabe durch die Binnenschiffahrt zum Nutzen ausgedehnter Einflußgebiete wäre auch noch auf den Kohlenverkehr nach Süddeutschland hinzuweisen. Er hat sich bekanntlich so abgewickelt, daß für die Preisstellung der Brennstoffe in Süddeutschland der Transportvorgang von größtem Einfluß war. Zu den Zeiten der besten Wasserstände und billigsten Schiffsfrachten wurden große Mengen nach den oberrheinischen Lagerplätzen geschafft. Durch den Wassertransport erforderlich werdende Nachsiebung der Kohlen wurde dabei nicht zu einer unwirtschaftlichen Verteuerung, da im Anschluß an diesen Vorgang eine Brikettierung erfolgte, die auf diese Weise besonders wirtschaftlich war.

Von mancher Seite ist freilich die Frage der Umschlagstarife auch zu weit gefaßt worden. Es kann nicht jeder beliebige Umweg im gebrochenen Verkehr durch Umschlagstarife billiger gestaltet werden als der direkte Weg, wenn dieser viel kürzer ist. Auch kann es sich nicht darum handeln, von der Reichsbahn in ihrer heutigen Lage ein Geschenk an die Binnenschiffahrt zu fordern. Dies ist aber auch nicht die Auffassung der in der Binnenschiffahrt selbst maßgebenden Kreise. Es handelt sich vielmehr darum, daß der Nutzen, den die Binnenschiffahrt an sich zu gewähren vermag, nicht durch die Tarifgestaltung der Eisenbahn zunichte gemacht wird. Es gilt, das Problem von seiner rein wirtschaftlichen Seite klar zu erfassen. Das nebenstehende Bild 2 soll dazu dienen.

Es ist ein Transport eines Gutes der Güterklasse E angenommen und in Vergleich gesetzt, wie die Verhältnisse bei direktem Transport ab Hamburg und beim gebrochenen Weg von Hamburg über Riesa liegen. Dabei ist angenommen, daß die Wasserstraße im Bergverkehr in der Lage sei, bis Riesa die Güter einschließlich der Umschlags-, Versicherungs- und sonstigen Spesen um 25% billiger zu führen als die Eisenbahn. Nach vollzogenem Umschlag in Riesa kommt von dort der Tarif der Klasse E zur Anwendung, wie er sonst von Hamburg aus angewendet würde. Würde es sich um einen Tarif handeln, der für jeden Kilometer gleiche Sätze anwendet, der also mit der Entfernung gleichmäßig steigt, so wie es früher der Spezialtarif III (hier entsprechend der heutigen Erhöhung der Eisenbahntarife im Vergleich zum Frieden mit einem Zuschlag von 50% eingezeichnet) von 100 km an getan hat, so würde der Nutzen, den die Binnenschiffahrt bis Riesa erbrachte, andauernd erhalten bleiben und nur eine Schmälerung um das Maß der Abfertigungsgebühr erfahren. Dadurch aber, daß beim Staffeltarif von 100 zu 100 km die Streckensätze billiger werden, ergibt sich eine gekrümmte Linie, die zur Folge hat, daß auf ungefähr 560 km, also auf eine Entfernung vom Umschlagsplatz Riesa von etwa 140 km, die Linien sich kreuzen, d. h. der direkte Transport ab Hamburg und der gebrochene Verkehr über Riesa sind dann rechnerisch gleich teuer trotz der auf dem Wasserweg bis Riesa erzielten Ersparnis. Für alle durch den schraffierten Raum angegebenen Entfernungen ist durch die ab Riesa angewendete teuere Anfangsstaffel der bis Riesa erbrachte Nutzen der Schiffahrt zunichte gemacht.

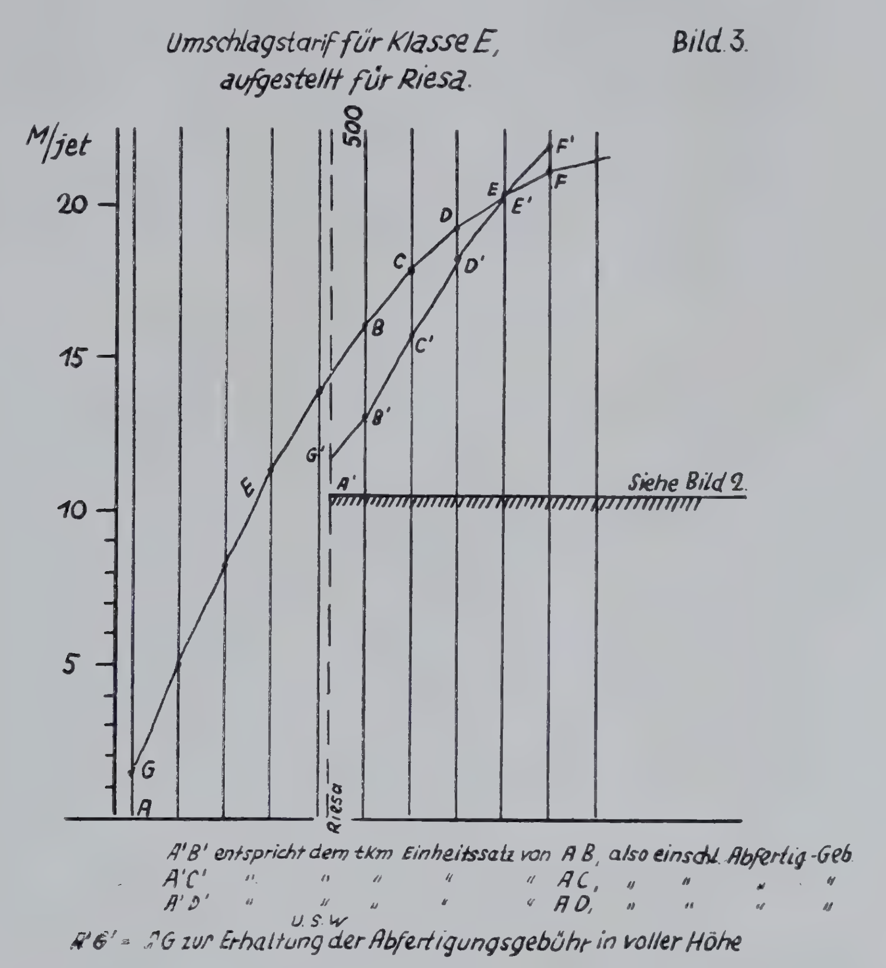
Dieses Bild würde sich erheblich ändern, wenn für den Transport von Riesa nach den Zielpunkten für den Tonnenkilometer dieselben Sätze berechnet würden, wie sie beim direkten Transport von Hamburg nach den Zielpunkten aus dem Tarif der Klasse E sich tatsächlich tonnenkilometrisch ergeben.



Wie das Bild 3 zeigt, würde das Einflußgebiet des Umschlagsplatzes dann bis etwa 400 km reichen, in Richtung senkrecht zur Elbe naturgemäß entsprechend weniger weit. Es darf aus obigem aber nicht abgeleitet werden, daß es sich darum handle, einem Hafen ein Einflußgebiet bestimmter Reichweite zuzuweisen, sondern nur darum, das bei dem früheren Tarifsystem gegebene Verhältnis ungefähr wiederherzustellen. Dies gipfelt darin, daß in vollkommen gerechter Weise der Weg zum Wasser tarifarisch nicht höher belastet, sondern gleichgestellt sein soll mit dem direkten Transportwege. Davon, daß die einzelnen Länder-Eisenbahnverwaltungen besondere Umschlagstarife mit Sätzen u n t e r der normalen Höhe gewährt haben, ist dabei noch ganz Abstand genommen. Wenn sich rechnerisch und zeichnerisch im Bild 3 eine Reichweite des Einflußgebiets von etwa 400 km ergibt, so ist dieses Ergebnis zunächst ein rechnerisches, theoretisches; denn der Handel wird immer eines Anreizes bedürfen, d. h. nur eine Frachtersparnis gewisser Größe gewährt ihm einen hinreichenden Ausgleich für den größeren Zeitbedarf beim gebrochenen Verkehr. Es hängt vom Grade der Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt ab, wie wirksam dieser Anreiz ausfällt.

Aehnlich verhalten sich die Dinge gegenüber den besonderen Seehafen- und Durchfuhrtarifen der Eisenbahn. Wenn durch die Seehafentarife die Aus- und Einfuhr be-

stimmter Güter begünstigt werden soll, so kann in vielen Verkehrsbeziehungen noch Besseres für die betreffenden Industrien und die deutschen Häfen geleistet werden, wenn zu den gleichen Sätzen, die nach den Seehäfen gewährt werden, auch Umschlagsplätze erreicht werden können; denn die Flüsse sind gerade die natürlichen Zubringer zu den Seehäfen, so daß es als ein wirtschaftlicher Schaden erscheint, wenn der Weg zu ihnen dadurch verbaut ist, daß er ungleich höher tarifiert ist, sodaß die Schiffahrt in ungerechter Weise ausgeschaltet wird.



Die deutsche Wirtschaft ist nun einmal in jahrzehntelanger Entwicklung unter der Herrschaft von Kilometer-Tarifen und z. T. unter der Herrschaft einer bestimmten, die Wasserwege heranziehenden Verkehrspolitik in das Gewand gewachsen, das sie heute trägt. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen muß daher erhalten werden, wenn die Struktur unserer Wirtschaft und unseres Verkehrswesens nicht eine empfindliche Störung erfahren soll, d. h. die Gleichbehandlung der Wege zum Wasser mit den direkten Wegen hinsichtlich der tarifarischen Belastung je Tonnenkilometer, wie das früher der Fall war, muß angestrebt werden. Die Wege, die der Handel dann geht, sind ihm in gleicher Weise zu überlassen wie früher.

Sollte die Schiffahrt im nicht gebrochenen Verkehr den Staffeltarifen der Eisenbahn nicht gewachsen sein, insofern nur die Eisenbahn mit diesen Tarifen ihre eigenen Selbstkosten zu decken vermag, so würde allerdings an ihrer Daseinsberechtigung zu zweifeln sein. Dagegen sprechen allerdings ganz deutlich die gegebenen Zahlenreihen und die tägliche Erfahrung. Die Binnenschiffahrt ist auch nicht müßig gewesen in der Fortentwicklung ihrer Betriebe in technischer Hinsicht. Sie hat im Gegenteil aus der Not der Zeit ganz besondere Anregungen geschöpft, um die Wirtschaftlichkeit nach Möglichkeit zu steigern. Es sei nur auf die zahlreichen Bemühungen und Versuche hingewiesen, die für die Ermittlung des zweckmäßigsten Baues der Schiffskörper und Antriebsmaschinen gemacht worden sind, auf die technische Vervollkommung der Schrauben, auf die Ausbildung des Hackschaufelrades, auf die Einführung des Motors in die Binnenschiffahrt, des Flettner-Ruders usw. Auch hinsichtlich der Betriebsform zeigen sich deutlich die Bemühungen, den Zeitumständen sich anzupassen. In einer Periode so ausgesprochener Kreditnot spielt die Beschleunigung der Transporte zweifellos eine ganz bedeutende Rolle, um den wirtschaftlichen Nutzen im früheren Umfang aufrecht zu erhalten. Da bei der Binnenschiffahrt die für das Laden und Löschen nötige Zeit eine große Rolle spielt (sie ist meist größer als die für den Transport selbst benötigte), so kommt allen Maßnahmen, die geeignet sind, hier eine Ersparnis eintreten zu lassen, ganz besondere Bedeutung zu, sei es in der Verwendung kleinerer, rasch fahrender Dampfer oder Motorschiffe, oder in der technischen Vervollkommnung der Umschlagseinrichtungen. Gerade in dieser Beziehung scheint noch ein weites Feld für Fortschritt vorzuliegen, das bei den reichen Kräften, die sich in den Binnenschiffahrtskreisen bisher bewährt haben, zu Zukunftshoffnungen berechtigt trotz aller Schwierigkeiten unserer gegenwärtigen Wirtschaftslage.

Die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1925.

Von Oberregierungsbaurat Loebell, Berlin.

In der Deutschen Verkehrsaustellung dieses Jahres in München will die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, soweit es der beschränkte Platz gestattet, einen Ueberblick geben über die Leistungen und einige wichtige Bauten der deutschen Wasserstraßen.

Links vom Eingange wird eine Uebersicht geboten über die Arbeiten der Deutschen Seewarte in Hamburg. Die Deutsche Seewarte ist Deutschlands zentrale Sammel- und Verbreitungsstelle für alle Wetternachrichten Europas. Die ausgestellte Karte gibt eine Darstellung des europäischen Funkwetternetzes.

Die Deutsche Seewarte hat die Leitung des Sturmwarnungsdienstes und des Wetterdienstes an der deutschen Küste. Im Dienste dieses Wetterdienstes stehen die im Modell dargestellten Windsemaphore, an denen der Schiffer sehen kann, welche Windverhältnisse an den Punkten der Küste herrschen, die für die Schiffahrt von besonderem Belang sind.

Die Deutsche Seewarte hat weiter die Aufgabe, die Naturverhältnisse des Meeres zu erforschen, soweit sie für die Schiffahrt von Bedeutung sind. Auf einer Karte ist der Verlauf der Sturmfluten vom 11. bis 14. März 1906 in Wilhelmshaven und Cuxhaven bildlich dargestellt. In einem Bilde wird die Gezeitenrechenmaschine der Seewarte vorgeführt, ein Wunderwerk der Technik, welche es ermöglicht, in wenigen Stunden für jeden Hafen der Welt Zeit und Höhe von Ebbe und Flut im voraus zu berechnen.

Wer sich über Umfang und Art der Tätigkeit der Deutschen Seewarte weiter unterrichten will, findet auf einem Auslegetisch die erforderlichen Bücher und Zeitschriften.

Beim Weitergehen fällt der große Lageplan des Kaiser-Wilhelm-Kanals auf, dessen Verkehr 1924 rund 13½ Millionen N.-R.-T. erreichte und der sich weiter einer steigenden Entwicklung erfreut. In baulicher Hinsicht ist der Kaiser-Wilhelm-Kanal bemerkenswert durch die großen Schleusenanlagen an seinen Endpunkten. Diese sind schon deshalb notwendig, weil andernfalls starke Strömungen in dem Kanal herrschen würden, die den Schiffen das Steuern in dem naturgemäß beengten Fahrwasser des Kanals unmöglich machen würden. Bilder, Zeichnungen, sowie ein Modell zeigen die Bauart dieser Schleusenanlagen.

Weiter sind Bilder von den Brücken, die über den Kanal führen, ausgestellt. Die Bedingung, daß unter den Brücken für Seeschiffe eine freie Durchfahrtshöhe von 42 m verbleiben sollte, und weil bewegliche Brücken für den Eisenbahnverkehr beim alten Kanal zu sehr lästigen gegenseitigen Störungen geführt haben, ergab die Notwendigkeit, zwei Hochbrücken mit sehr langen Anrampungen für zwei Eisenbahnlinien zu bauen, welche bei Hochdonn im Westen und bei Rendsburg in der Mitte der Strecke den Kanal kreuzen. Die alte Grünenthaler Brücke, welche als eine der schönsten Brücken Deutschlands gilt, konnte, ebenso wie die Brücke bei Levensau, bei der Erweiterung des Kanals in den Jahren 1907 bis 1914 glücklicherweise erhalten werden. Es gelang durch Einführung steilerer Uferbefestigungen, den erweiterten Kanalquerschnitt unter diesen Brücken zu schaffen. Für die Kreuzung einer Straße nebst Kleinbahn mit dem Kanal mußte bei Rendsburg mit Rücksicht auf die städtische Bebauung, die hohe Anrampungen verbot, eine Drehbrücke gewählt werden.

Weitere Erläuterungen zu diesen Brücken zeigt eine Tafel, welche zwischen den Bildern aufgehängt ist.

Sich nach rechts wendend, sieht man Bilder aus Ostpreußen. Hier bilden der „Königsberger Seekanal", welcher von Pillau durch das Frische Haff zur Pregelmündung führt, und weiter der Pregel die Zufahrtswasserstraße von See aus nach Königsberg. Linienführung und Querprofile des Kanals sind auf einem großen Plane dargestellt.

Die Molen des Hafens Pillau sind besonders der Wirkung von Eis und Sturm ausgesetzt, wie die ausgestellten Bilder zeigen. Seegang und Strömungen wirken auf die Versandung der Hafeneinfahrt, „Seetief" genannt, und machen häufig Baggerungen erforderlich. Der früher hier beschäftigte Bagger mußte an die Entente abgeliefert werden. Von dem für ihn beschafften Ersatz, dem Bagger „Seetief", ist ein Modell ausgestellt, das, soweit es in dem kleinen Maßstabe möglich war, alle Einzelheiten dieses mit den neuesten Einrichtungen ausgerüsteten Baggers zeigt. Der Bagger hat seinen eigenen Laderaum, kann also in sich selbst hineinbaggern und ist im Seegang verwendbar. Solche Bagger werden Hopperbagger genannt. Nach Bedarf kann der Bagger als Eimerbagger oder nach entsprechender Ummontierung als Saugebagger arbeiten.

Die anschließenden Pläne zeigen die Seeschiffahrtstraße Stettin-Swinemünde. Hier ist die Fahrtiefe künstlich, durch Baggerungen, hergestellt worden und muß ständig erhalten werden. Zurzeit wird sie auf eine Tiefe von 8,70 m bei Mittelwasser gebracht. Die angedeutete Befeuerung gestattet den Schiffen die Nachtfahrt.

Ein weiterer Plan zeigt die zu Beginn dieses Jahrhunderts begonnene und in diesem Jahrzehnt ihrer Vollendung entgegengehende Verbesserung der Vorflut der unteren Oder von Hohen-Saathen bis zur Einmündung in den Dammschen See und den Stettiner Hafen. Diese Arbeiten sollen unter Absenkung der kleinen und gewöhnlichen Wasserstände das vielfach verästelte Gewässernetz in zwei breiten und tiefen Stromarmen (Ost- und Westoder) an jeder Seite des Tales zusammenfassen. Die verbleibenden Wiesenflächen werden durch Eindeichung gegen unzeitige Ueberflutungen aus dem oberen Stromgebiet und gegen Staufluten des Haffs während der Zeit des Pflanzenwuchses geschützt. Gleichzeitig wird aber auch die düngende Bewässerung während der Winter- und Frühjahrszeit durch Einlässe sichergestellt.

Zur Aufnahme der Entwässerung des etwa 800 qkm großen Oderbruches sowie der der unterhalb anschließenden Polder dient die Westoder.

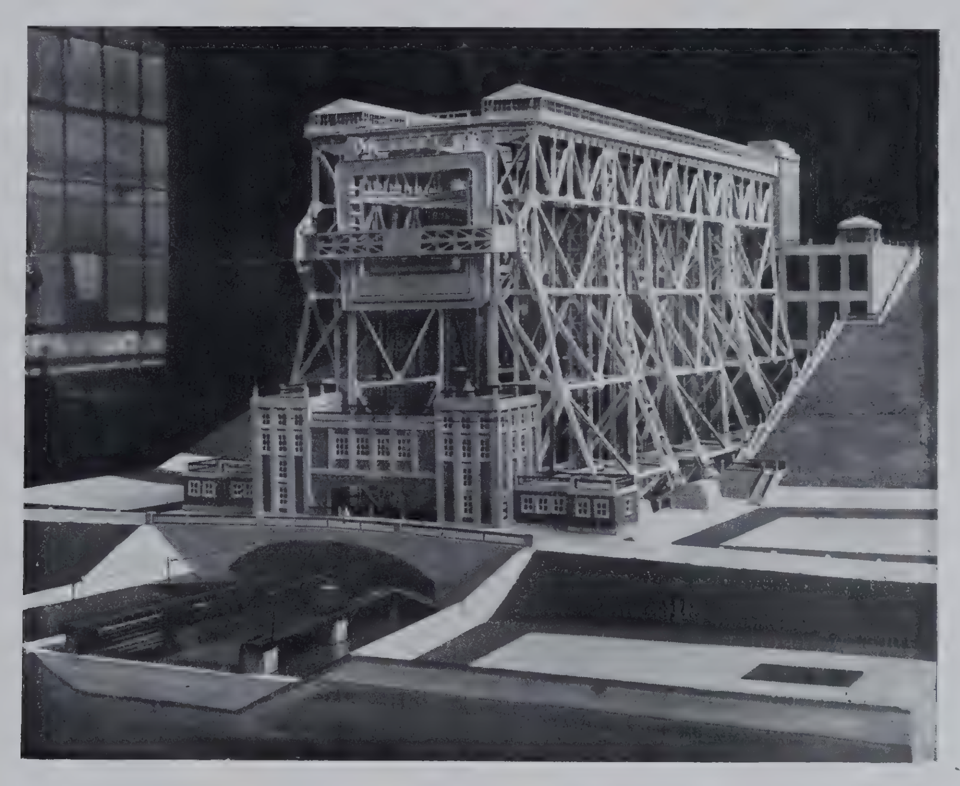
Die nächsten Pläne zeigen Bauten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und der Schiffahrtstraße bei Breslau. Hier sind zur Entlastung der engen, unzureichenden und stark gekrümmten Stromarme in der Stadt und des alten, 1897 eröffneten Großschiffahrtsweges ein Flutkanal für die Abführung von Hochwasser und Eis und eine neue Schiffahrtstraße, die „Breitenbachfahrt", hergestellt worden. Diese zweigen oberhalb Breslau bei Bartheln aus der Oder ab, benutzen in ihrem unteren Teile die „Alte Oder" und münden unterhalb Breslau wieder in den Hauptstrom.

Den oberen Anschluß des Flutkanals bildet das mit einer Straßenbrücke verbundene Barthelner Wehr. Die 40 m weite Mittelöffnung dieser Anlage ist ein versenkbares Segmentwehr, während die beiden je 30 m weiten

Seitenöffnungen Nadelverschlüsse aufweisen. An der Einmündung des Schiffahrtsweges in die Oder liegt die Rosenthaler Schleuse, die bei dem beschränkten Abflußquerschnitt der unmittelbar oberhalb liegenden Gröschelbrücke zur Hochwasserabführung herangezogen werden mußte. Der Verschluß des Oberhauptes ist deshalb als Segmenttor ausgebildet, das unter vollem Wasserdruck geöffnet werden und Hochwasser durch die Schleuse strömen lassen kann. Ein Modell dieses Tores ist ausgestellt.

Zur Verbindung des Hohenzollern-Kanals mit der rund 40 m tiefer liegenden unteren Oder ist im Jahre 1914 die im Modell ausgestellte Schleusentreppe bei Niederfinow in Betrieb genommen worden. Infolge des unbefriedigenden baulichen Zustandes dieser Bauwerke, der auf den nicht als genügend zuverlässig sich zeigenden Baugrund zurückzuführen ist, ist es seit Jahren eine dringende Forderung der Interessenten an der Schiffahrtstraße Berlin—Stettin, daß die bereits im Gesetz von 1905 vorgesehene zweite Verbindung des Hohenzollern-Kanals mit der unteren Oder durch ein Hebewerk möglichst bald geschaffen werde, da mit der Notwendigkeit größerer Instandsetzungsarbeiten an der Schleusentreppe gerechnet werden müsse, die längere Sperrungen erfordern, welche, da keine andere Verbindung mit der unteren Oder für die üblichen Oderkähne besteht, dem Handel und der Schiffahrt schweren Schaden zufügen würden.

In Anerkennung dieser Forderung werden zurzeit die Vorarbeiten für den Bau des zweiten Abstieges bei Niederfinow ausgeführt. Ein Schaubild zeigt den von dem dafür eingerichteten Neubauamt bearbeiteten Entwurf des geplanten Schiffshebewerks, von dem auch ein Modell im Maßstabe 1:50 ausgestellt ist. Die erforderlichen Erläuterungen sind auf einer Tafel am Modell angebracht.



Modell für ein Schiffshebewerk bei Niederfinow im Maßstab 1:50.

Es wird beabsichtigt, den Entwurf des Hebewerkes der Akademie des Bauwesens vorzulegen. Wenn die Akademie den Entwurf gutheißt, soll er zur Grundlage einer öffentlichen Verdingung gemacht werden, mit der Maßgabe, daß unter Einhaltung gewisser Sicherheitsbedingungen von den sich bewerbenden Firmen Verbesserungs- und Verbilligungsvorschläge gemacht werden können.

In den letzten Jahrzehnten haben sich zahlreiche Ingenieure und große Maschinen- und Tiefbaufirmen mit der Frage der Ueberwindung großer Höhen durch Schiffahrtskanäle beschäftigt. Das System des Schiffshebewerkes Henrichenburg bei Dortmund kann bei Niederfinow nicht Verwendung finden. Der aus Sand und Kies bestehende Baugrund würde das Niederbringen der Schwimmerschächte außerordentlich kostspielig gestalten, und zwar um so mehr, als der Hub des geplanten Schiffshebewerkes von 36 m zweieinhalbmal so groß ist als der von Henrichenburg. Eine Trockenförderung der Schiffe kommt nicht in Betracht, weil die hier verkehrenden, leicht gebauten Binnenschiffe dabei leck springen können, auch wenn sie beim Herausheben aus dem Wasser sehr sorgfältig auf der Hebebühne gelagert werden. Das Heraufziehen des Schiffes auf einer schrägen Bahn, sog. „Schiffseisenbahn", kommt ebenfalls nicht in Frage, weil die Gründung der Bahn auf dem zu Rutschungen neigenden Hange nach den Erfahrungen beim Bau der Schleusentreppe schwierig und kostspielig ist. Längere Zeit glaubte man den Gewichtsausgleich durch zweiarmige Hebel schaffen zu können, etwa nach dem System der alten Ziehbrunnen, jedoch fand sich hierfür keine befriedigende Lösung.

Infolgedessen erwies es sich als notwendig, auf ältere Vorschläge zurückzugreifen und die Ausführung des Hebewerkes in der Form eines Aufzuges vorzusehen. Die Last des wassergefüllten Troges (mit oder ohne Schiff) von etwa 4000 t Gesamtgewicht wird durch zahlreiche Gegengewichte ausgeglichen, die durch Seile mit dem Hebewerk in Verbindung stehen. Die Einzelheiten dieser Seile und Seilscheiben nebst Lagern, ihre Flechtart, ihre Endverschlüsse usw. werden, nachdem ein besonderer Versuchsturm hierfür gebaut ist, in gemeinsamer Arbeit mit dem Materialprüfungsamt in Berlin-Dahlem und mit erfahrenen Spezialfirmen durch praktische Versuche festgestellt. Ein auf der Prüfmaschine zerrissenes Probeseil mit den Seil-

töpfen ist nebst Beschreibung in der Nähe des Modells niedergelegt.

Die Verbindung der stark befahrenen märkischen Wasserstraßen mit der mittleren Oder bedarf infolge des gestiegenen Verkehrs ebenfalls einer baldigen Ergänzung. Zu diesem Zwecke ist bei Fürstenberg an der Oder eine Doppelschleuse mit 15 m Gefälle im Bau. Ein betriebsfähiges Modell dieser Schleuse ist ausgestellt.

Die Uebersichtskarte der deutschen Wasserstraßen weist zwischen Weser und Elbe eine Lücke auf, die durch die seit langem angestrebte Vollendung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe geschlossen werden soll. Dadurch werden die westlichen und östlichen deutschen Wasserstraßen miteinander verbunden, und es wird dann endlich ein einheitliches deutsches Binnenwasserstraßensystem entstehen, auf dem 1000-t-Schiffe zwischen Rhein und Oder verkehren können. Ein Sonderplan zeigt den Weser-Elbe-Kanal.

Zur Fortführung des Schiffahrtsverkehrs aus dem westdeutschen Industriegebiet zu dem großen Verbrauchsgebiet von Groß-Berlin soll der Mittellandkanal vermittels einer Kanalbrücke über die Elbe fortgeführt und mit dem Ihle-Plauer-Kanal verbunden werden.

Der Ihle-Kanal, nur für Schiffe von 400 t fahrbar, und der Plauer-Kanal, für Schiffe bis zu 600 t fahrbar, sollen, um den Verkehr mit dem 1000-t-Schiff des Mittellandkanals aufnehmen zu können, erweitert werden. Der Plan der Erweiterung ist links neben der Uebersichtskarte ausgehängt.

Die Fortführung des Mittellandkanals über Hannover hinaus bis Peine ist bereits nach Beendigung des Krieges zur Beschäftigung der zurückkehrenden Soldaten in Angriff genommen worden. Die Arbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Im Bau befindlich ist in dieser Strecke die Schleuse Anderten von 225 m Nutzlänge, 12 m Breite und einem Gefälle von 15 m. Die Schleuse wird mit Sparbecken in Speicherform, ähnlich der Mindener Schleuse, erbaut. Ein Modell der Schleuse, an dem die erforderlichen Erläuterungen angebracht sind, ist ausgestellt.

Zur Herbeiführung eines geregelten Wasserablaufes der Elbe, auch im Winter, ist ein regelmäßiger Eisbrechdienst eingerichtet. Das Modell eines Eisbrechers und eine Reihe von Bildern des Eisbrechdienstes auf der Elbe werden gezeigt.

Die weiteren Pläne zeigen die Umlegung des Fahrwassers auf einer Strecke der Außenweser. Hier wurde der bisherige Wursterarm im Jahre 1922 verlassen und die Schiffahrtsstraße in den Fedderwarder Arm übergeleitet. Es geschah dies dadurch, daß in dem Wursterarm keine Baggerungen mehr vorgenommen wurden, dafür aber im Fedderwarder Arm der vertiefenden Wirkung der Strömung durch Baggerung nachgeholfen wurde. Naturgemäß erfordert diese Nachhilfe ganz erhebliche Leistungen, etwa 20 000 000 cbm Bodenbewegung. Zur dauernden Erhaltung der neugeschaffenen Fahrrinne sind auch weiterhin Baggerungen und die auf den Plänen dargestellten Regulierungswerke zur Festlegung der Ufer erforderlich. Diese letzteren Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, werden aber 1927 beendet sein. Das neue Fahrwasser ist bereits heute für die größten Seeschiffe bei Hochwasser befahrbar.

Durch den bisher fertiggestellten Teil des Mittellandkanals hat Bremen eine Wasserverbindung mit dem westfälischen Industriegebiet erhalten, wo sich der größte Binnenschiffahrtsverkehr abspielt.

Einen besonders wichtigen Verkehrspunkt bilden die Schleusenanlagen bei Münster, wie die ausgehängten Pläne zeigen. Infolgedessen ist jetzt dort die 3. Schleuse erbaut worden.

Die folgenden Bilder zeigen einiges aus dem Stromgebiete des Rheins. Dieser hat in seinem Oberlauf in jüngster Zeit durch Ausbau eine bedeutende Verbesserung erfahren. Für die Strecke oberhalb Straßburg liegen Ausbaupläne vor.

Bei der Kanalisierung des zum Rheingebiet gehörenden Neckars werden erhebliche Kraftmengen gewonnen an den Staustufen, die zur Schiffbarmachung des Flusses erforderlich sind.

In einem besonderen Raume will das Seezeichenversuchsfeld des Reichsverkehrsministeriums, soweit es der beschränkte Raum gestattet, einen Einblick in den heutigen Stand der Leuchtfeuertechnik geben. Das Hauptstück der Sammlung ist ein Leuchtfeuer, das durch eine elektrische Gleichstrombogenlampe vermittels einer Scheinwerferlinse von 250 mm Brennweite einen Lichtstrom von ca. 75 000 000 Kerzen Lichtstärke (ohne Streuer) erzeugt. Damit dieses Feuer den ganzen Horizont bestreicht, wird der Tisch, auf dem die Optik steht, vermittels eines Elektromotors in Drehung versetzt. Der Lichtstrom trifft dann den Beobachter nicht dauernd, sondern nur blitzartig, in kurzen Zeitabständen. Dadurch, daß der Blitz durch davorgestellte Blenden (an dem Schaustück fortgelassen) nach gewisser Umdrehungszahl verdunkelt wird, erhalten die an verschiedenen Punkten der Küste aufgestellten Feuer auch verschiedene Kennungen, aus denen der Beobachter sofort erkennen kann, welches Feuer er vor sich hat.

Eine andere Art der Kennungsgebung wird bei einer kleinen Scheinwerferlinse, die an der einen Seitenwand des Raumes aufgestellt ist, gezeigt. Hier werden durch Löschen und Entzünden der Glühlampe einzelne Blinke in gewissen Zeitabständen erzeugt; die dazu erforderliche Erkennungsscheibe wird durch einen kleinen Elektromotor angetrieben.

Außer Linsen kommen in der Leuchtfeuertechnik Gürtel, bestehend aus einer Reihe von Glasringen, zur Verwendung, um das von der Lichtquelle nach allen Richtungen ausgestrahlte Licht wagerecht über den von der Optik umspannten Winkel zusammenzufassen. Von einem solchen Gürtel ist eine betriebsfähige Ausführung ausgestellt. Hier wird die Kennung dadurch erzielt, daß um den Gürtel vermittels eines Uhrwerks Verdichterstäbe aus Glas gedreht werden, durch die der aus dem Gürtel austretende Schein zeitweise zu einem Blink von größerer Helligkeit verdichtet wird.

Welche Lichtquellen auf den wichtigeren Leuchtfeuern in Benutzung sind, wird in einer Zusammenstellung von Glühlampen und Glühkörpern nebst Brennern auf einem Tische an einer Längswand des Ausstellungsraumes gezeigt. Dabei ist zu erwähnen, daß das Bestreben der Seezeichenverwaltung dahin geht, die eine ständige Wartung erfordernden Lichtquellen, wie Benzolglühlicht und Bogenlampen, durch solche, die ungewartet brennen können, wie Flüssiggasbrenner oder elektrische Glühlampen, zu ersetzen. Wird bei Verwendung von Glühlampen das Leuchtfeuer an das Stromnetz von Überlandwerken angeschlossen, so wird eine selbsttätige Umschaltvorrichtung vorgesehen, durch die, falls die Stromzuführung unterbrochen wird oder die Glühlampe durchbrennt, eine Flüssiggaslichtquelle in den Brennpunkt der Optik gebracht und an einer ständig brennenden Zündflamme entzündet wird. Zwei solcher Vorrichtungen sind in betriebsfertiger Ausführung an den beiden Seiten des obenerwähnten Tisches zu sehen. Eine dritte Umschaltvorrichtung, die im Falle des Durchbrennens der Glühlampe eine Ersatzglühlampe einschaltet, ist in der vorgenannten kleinen Scheinwerferlinse eingebaut.

Nicht immer kann für die Leuchtfeuer ein fester Standort gefunden werden. So müssen z. B., um die

Außenriffe der deutschen Strommündungen zu bezeichnen, Leuchtfeuer auf Schiffen — Feuerschiffen — untergebracht werden. Die Leuchte eines solchen Feuerschiffes, und zwar die des Feuerschiffes „Norderney", ist in einer nachgeahmten Laterne ausgestellt. Damit auch bei heftigen Schlinger- und Stampfbewegungen des Schiffes im Seegang der wagerechte Ausgang der Strahlenbündel aus dem Leuchtapparat gesichert bleibt, ist die Optik kardanisch in einem Doppelpendel aufgehängt, dessen Schwingungszahl so eingerichtet wird, daß die Pendelschwingungen durch die Schwingungen des Schiffes nicht verstärkt werden können. Die Optik besteht hier aus drei unter 90⁰ zueinander stehenden Scheinwerferfeldern, die durch ein Gewichtsdrehwerk in Umdrehung versetzt werden, und ein Blitzfeuer von drei in kurzen Zeitabständen aufeinanderfolgenden Blitzen erzeugen.

Zur weiteren Verständlichmachung sind an den Wänden des Raumes Pläne der Befeuerung der Deutschen Bucht und der Unter- und Außenweser aufgehängt. Ferner sind in Zeichnungen das Leuchtfeuer Hörnum und das Feuerschiff „Borkumriff" nach seiner Ausrüstung mit neuzeitlichen Einrichtungen für Funk- und Wassernebelsignale dargestellt.

Endlich wird in einem Glasschrank, der in der einen Ecke des Ausstellungsraumes steht, eine Anzahl von Modellen der an der Weser ausliegenden Tonnen gezeigt.

Transportversicherung in der Donauschiffahrt.

Von Geheimen Rat Dr. von Donle,

Direktor des Bayerischen Lloyd, Schiffahrts-A.G. Regensburg.

Die Friedensverträge von Saint Germain und Trianon, die den Zerfall der Donaumonarchie in politischer und wirtschaftlicher Beziehung mit sich brachten, hatten auch die Aufteilung des in sich geschlossenen österreich-ungarischen Eisenbahnnetzes auf mehrere kleinere Verkehrsgebiete zur Folge.

Wir alle erinnern uns noch der hierdurch geschaffenen chaotischen Zustände, die im Eisenbahnverkehre den Warenaustausch überaus erschwerten, vielfach sogar unmöglich machten. Schon damals wurde es von dem Verfrachter begrüßt, daß er seine Waren dem Donauwege anvertrauen und damit diese Schwierigkeiten vermeiden konnte; denn durch die Friedensverträge war die Internationalisierung der Donau gewährleistet worden. Unbeeinflußt von der vorgenommenen Länderzerstückelung bildete die internationale Donau einen einheitlichen Transportweg, der aus diesem Grunde auch noch heute, selbst unter Berücksichtigung der sich neu heranbildenden Verbandstarife der Eisenbahnen für die Verfrachtung von Gütern wesentliche Vorteile zu bieten vermag.

Die auf der Donau in Tarifvereinbarungen zusammengeschlossenen Schiffahrtsgesellschaften (Bayerischer Lloyd, Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Tschechoslovakische Donauschiffahrts-A.G., Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft, Schiffahrts-Syndikat S.H.S.) haben nach dem Weltkriege sich mit Erfolg bemüht, nicht nur in technischer Hinsicht den Verkehr auszubauen, sondern auch durch kommerzielle Einrichtungen dem Verfrachter Vorteile verschiedener Art zur Verfügung zu stellen. So haben es sich die Schiffahrtsgesellschaften zur Aufgabe gemacht, die seinerzeit eingetretene große Unsicherheit im Verkehrswesen mit Nachdruck zu bekämpfen und durch die Uebernahme der vollen Haftung für die Gefahren des Transportes in weitgehendem Maße den Interessen der Verfrachter Rechnung zu tragen. Hierbei konnten die Gesellschaften an die bereits bestehende Regelung der Frage der Transportversicherung anknüpfen.

Die Versicherung im Rahmen der Frachtsätze war nämlich schon vor dem Weltkriege im Donauverkehr eingeführt worden; die Gesellschaften übernahmen die Haftung gegen die reinen Transportgefahren (Schiffsunfälle, Ereignisse höherer Gewalt u. a.), jedoch nicht gegen Diebstahl und Abhandenkommen der Güter, ohne Anrechnung einer besonderen Prämie, da dieselbe bereits in den Frachtsatz einkalkuliert war. Die Haftung war jedoch auf eine bestimmte Wertgrenze beschränkt, welche je 100 kg ℳ 120.— oder Kronen 120.— oder Schweizer Francs 150.— (je nach der Währung des Frachtsatzes) betrug. Der Verfrachter war somit genötigt, eine besondere Transportversicherung für den diese Grenze übersteigenden Mehrwert und für alle durch die Versicherung der Schiffahrtsgesellschaften nicht gedeckten Risiken abzuschließen.

Der Währungsverfall machte diese Art der Versicherung bald illusorisch. Schon im Frieden waren durch die niedrige Bemessung der Wertgrenze auch nur einigermaßen hochwertige Güter nur zum Teil versichert. Die ständige Entwertung der Währungen der mitteleuropäischen Staaten brachte es mit sich, daß bald auch die geringwertigsten Güter fast unversichert blieben. Die Frachtführerhaftung verringerte sich damit in einer Weise, welche den Interessen der Verfrachter keine Befriedigung mehr zu bieten vermochte und es wurde notwendig, das bisher in Geltung stehende System den Zeitverhältnissen angepaßt auszubauen. Nach langen Verhandlungen, zu denen der Bayerische Lloyd die Anregung gegeben hatte, wurden von den oben erwähnten kartellierten Schiffahrtsgesellschaften neue Ersatzleistungsbestimmungen eingeführt, wobei zuerst von der prämienlosen Versicherung der Vorkriegszeit abgegangen und hauptsächlich infolge der großen Währungsschwankungen das Prämiensystem in Kraft gesetzt wurde. Wie aus den tieferstehend angeführten Einzelheiten hervorgeht, erstreckten sich die Neuerungen, welche am 10. September 1922 in Wirksamkeit traten, auf eine weitgehende Ausdehnung der Haftung sowohl in bezug auf den Wert der Ware, als auch auf die in die Versicherung inbegriffenen Gefahren.

Die Einhebung der Versicherungsprämien erfolgte durch Berechnung von sogenannten Haftungszuschlägen, welche neben den Frachtgebühren und sonstigen tariflichen Nebengebühren dem Frachtgut angelastet wurden. Die Höhe dieser Haftungszuschläge war von der Tarifklasse des Gutes, seinem Gewichte und der Länge der zurückgelegten Transportstrecke abhängig. Der Verfrach-

ter war somit in den meisten Fällen der Notwendigkeit enthoben, den Wert des Gutes anzugeben.

Die Schiffahrtsgesellschaften, die naturgemäß das große Risiko, das ihnen durch die Versicherung auferlegt wurde, nicht aus eignem tragen konnten, nahmen bei einem Versicherungskonzern dafür Rückdeckung. Schon nach kurzer Zeit ergaben sich aber Schwierigkeiten mit den Verfrachtern infolge Einhebung der Haftungszuschläge. Aus diesem Grunde beschlossen die Schiffahrtsgesellschaften einer schon seinerzeit vom Bayerischen Lloyd gegebenen Anregung Folge zu leisten und auf die separate Berechnung der Haftungszuschläge zu verzichten; seit April 1923 erfolgt daher die Transportversicherung ohne Einhebung besonderer Zuschläge.

Die wesentlichen Gesichtspunkte der jetzt in Geltung befindlichen Transportversicherung sind folgende:

Die Versicherung ist insofern eine automatische, als alle Güter, mit Ausnahme jener, die nur auf besondere Vereinbarung zur Beförderung übernommen werden (z. B. Preziosen, explosions- und feuergefährliche Gegenstände), bereits mit dem Augenblick, in dem die Gesellschaft sie in ihren Gewahrsam übernimmt, versichert erscheinen. Hierzu ist ein besonderer Antrag des Verfrachters nicht notwendig. Die Haftung dauert solange, bis das Gut wieder aus dem Gewahrsam der Schiffahrtsgesellschaft tritt. Das Gut ist also während der Einladung, dem Wassertransport auf der Donau, ihren Nebenflüssen und Kanälen, bei Umladungen, Zwischenlagerungen und bei der Ausladung bis zur Ausfolgung an die Partei ab Schiff, Lände oder Frachtgutmagazin oder bis zur bahnseitigen Weiterverladung oder Uebernahme in ein Zollmagazin oder Uebergabe als Lagergut in ein Lagerhaus oder auf Freilager versichert.

Die Haftung der Schiffahrtsgesellschaft erstreckt sich im wesentlichen auf alle dem Gute drohenden Gefahren, somit auch auf Verluste und Minderungen, die durch Diebstahl oder sonstige schuldhafte Handlungen seitens der Organe der Gesellschaft oder Dritter herbeigeführt werden; ausgenommen sind lediglich Schäden, die auf elementare Einflüsse, auf Krieg, Aufruhr, behördliche Verfügungen etc., die eigentümliche Beschaffenheit des Gutes, Schadenshandlungen oder Verschulden seitens des Absenders, Empfängers und ihrer Organe zurückzuführen sind.

Ersatz wird bis zum vollen Markt- bezw. Börsenwert samt Fracht, Zoll und sonstigen Spesen und einschließlich eines Gewinnentganges bis zum Höchstbetrage von 15 % des Markt- oder Börsenwertes des Gutes geleistet.

Besondere Bestimmungen bestehen für den Transport von ganzen Schleppladungen für Getreide und Hülsenfrüchte in loser Schüttung. Hier wird die volle Haftung unter Berücksichtigung eines nach Strecken abgestuften Transportkalos nur dann übernommen, wenn gewisse Bedingungen erfüllt werden, die es der Reederei ermöglichen, die sogenannte Gewichtsgarantie auf sich zu nehmen. Diese Bedingungen beziehen sich auf die Qualität der eingeladenen Ware und auf die Art und Weise der Verwiegung bei der Ein- und Ausladung; auch muß in diesem Falle der Verfrachter den Wert der Sendung angeben.

Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, so erstreckt sich die Haftung der Gesellschaften nur auf Schäden aus den reinen Transportgefahren (Flußgefahren und Elementarereignissen).

Für Oele und Flüssigkeiten, die in Tankschleppen zur Beförderung gelangen, ist die Haftung in allen Fällen auf die eben erwähnten Schäden aus den reinen Transportgefahren beschränkt. Auch ist hier die Haftung auf den Höchstbetrag von 2 Dollar je 100 kg begrenzt. Da in Tankfahrzeugen hauptsächlich Mineralölprodukte, die diese Wertgrenze überschreiten, befördert werden, gehören diese Transporte zu denjenigen Ausnahmefällen, in welchen der Abschluß einer Zusatzversicherung durch den Verfrachter noch in Betracht kommt.

Seit Einführung dieser umfangreichen Haftungsübernahme durch die Donaureedereien sind nunmehr über 2 Jahre verflossen. Das System hat sich vollkommen bewährt. Schäden, die in dieser Zeit eingetreten sind, wurden zur allgemeinen Befriedigung der Beteiligten geregelt. Die Donauschiffahrtsgesellschaften können heute feststellen, daß sich die von ihnen geschaffene Transportversicherung bereits in der kurzen Zeit ihres Bestehens als lebensfähig erwiesen hat, und geeignet war, den Verfrachtern einen der vielen Vorteile, die die Binnenschiffahrt zu gewähren vermag, vor Augen zu führen.

Der Weserverkehr und seine Zukunft.

Von Regierungs- und Baurat Prietze

(Wasserstraßendirektion Hannover).

Bis zum Februar 1915, dem Zeitpunkt, an dem das westliche Teilstück des Mittellandkanals zwischen Bergeshövede und Minden dem Verkehr übergeben wurde, hat sich der Verkehr auf der Weser in völliger Abgeschlossenheit von dem Verkehr auf den anderen deutschen Wasserstraßen entwickelt. Er fußte bis dahin fast ausschließlich auf dem Ueberseeverkehr der Unterweserhäfen und deren örtlichem Bedarf. Bremen ist auch heute noch das große Pumpwerk, welches die Warenströme, die von See kommen, bis nach Hann.-Münden und bis Cassel hinauftreibt und umgekehrt Landesprodukte von der ganzen Flußstrecke an sich heranzieht. Daneben besteht nur ein geringer Ortsverkehr zwischen den anderen Häfen der Weser, der in der Hauptsache von Kiesbaggereien, Steinbruchbetrieben und Ziegeleien genährt wird.

Die Weser ist als Verkehrsweg insofern nicht begünstigt, als sie nur wenig bevölkerte und mäßig fruchtbare Gebiete durchströmt. Die einzige Stadt an der Oberweser, die mehr als 100 000 Einwohner zählt, ist Cassel, welches durch die Kanalisierung der Fulda an die Weser angeschlossen ist.

Es hat vieler mühsamer Arbeit bedurft, um den Strom in den gegenwärtigen Stand der Schiffbarkeit und Verkehrsbedeutung zu versetzen. Was die Schiffbarkeit anbelangt, so kann man wohl sagen, daß die seit vielen Jahr-

zehnten planmäßig fortgeführten Arbeiten der Wasserbauverwaltung ungefähr das Letzte herausgeholt haben, was man dem Strom ohne Kanalisierung abzwingen kann, aber auch die Bemühungen der Schiffahrttreibenden haben erst an der Grenze Halt gemacht, wo mit den gegebenen Mitteln bis vor kurzem ein weiterer Fortschritt kaum noch erzielt werden konnte, es sei denn, daß die unverhoffte Entwicklung irgend einer Industrie an den Ufern der Weser neue Verkehrsmöglichkeiten hervorrufen würde. Unter den bis dahin gegebenen Bedingungen ist es nicht gering zu veranschlagen, wenn der Verkehr durch die Schleuse bei Hameln auf über ½ Million t, der bei der Schleuse Hemelingen auf über 1 Million t vor dem Kriege gestiegen war. Selbst in dem bekanntlich so außerordentlich wasserarmen Jahre 1911 erreichte der Verkehr an der Schleuse bei Hameln die Zahl von 400 000 t.

Durch den Krieg, der den Ueberseehandel Bremens zum größten Teile lahm legte, wurde auch der Weserverkehr fast zum Erliegen gebracht. Zum Glück für die Schiffahrt wurde aber in dieser Zeit der Verkehr auf dem Mittellandkanal eröffnet und brachte als Ersatz für den bisherigen Güterverkehr nach den Häfen der oberen Weser einen lebhaften Verkehr von Kohle und Erz zwischen Bremen und dem westfälischen Industriegebiet. Infolgedessen ergab sich die Erscheinung, daß der Verkehr durch die Hemelinger Schleuse der Menge nach kaum einen Einfluß des Krieges erkennen läßt, während in dieser selben Zeit der Verkehr durch die Hamelner Schleuse zeitweise fast zu Null wurde.

Nach dem Kriege hat sich der Verkehr nach der Oberweser nur sehr langsam wieder in die alten Bahnen zurückgefunden, allzuviel ungünstige wirtschaftliche Momente wirkten hemmend. Auch im Jahre 1924 hat der Verkehr in vieler Hinsicht noch nicht wieder die Stärke von vor dem Kriege erreicht. An der Hamelner Schleuse betrug er erst wieder 300 000 t. Der Verkehr auf der Aller, der den Bremer Binnenschiffahrtsverkehr vor dem Kriege mit über 100 000 t befruchtet hatte, hat sich erst im Jahre 1924 wieder auf eine meßbare Bedeutung heraufgearbeitet.

Der Krieg hat deutlich gezeigt, daß der eigentliche Weserverkehr auf ganz anderen wirtschaftlichen Grundlagen beruht als der Kanal-Weser-Verkehr; bei einer Betrachtung künftiger Entwicklungsmöglichkeiten ist es daher durchaus angezeigt, den Oberweserverkehr samt dem Verkehr auf der Aller von dem durch den Kanal hervorgerufenen Verkehr zu trennen. Wir fassen daher zuerst den Oberweserverkehr ins Auge.

Die Hauptmenge der zu Berg gehenden Güter besteht und bestand von jeher aus Brot- und Futtergetreide. Für Brotgetreide ist die Wesermühle in Hameln immer der Hauptbezieher gewesen. Im Jahre 1924/25 bezog sie 22 000 t, wofür sie wieder 16 500 t Mehl und Kleie der Weser zurückgab, die zum größten Teile zu Tal gingen, nur 1000 t gingen davon nach oberhalb gelegenen Weserplätzen. Die Mühlen von Hann.-Münden, Witzenhausen und Cassel sind erst in den letzten Jahren dazu übergegangen, Getreide auf dem Wasserwege zu beziehen. So sind im Jahre 1923 in Cassel 15 000 und in Hann.-Münden 25 000 t Brotgetreide ausgeladen worden, Mengen, die unter gewöhnlichen Verhältnissen wohl kaum wieder erreicht werden können und auch schon 1924 lange nicht erreicht worden sind.

Während sich der Verkehr mit Brotgetreide auf einige Hauptplätze zusammendrängt, entsprechend dem Bedarf der großen Mühlen, verteilt sich der Verkehr mit Futtermitteln daneben auch auf viele kleine Hafenplätze. Zu den Futtermitteln rechnen: Gerste, Hafer, Mais sowie Oelkuchen, Reisabfälle und Kleie. Häufig werden nur wenige Tonnen dieser Güter an den einzelnen Anlegestellen ausgeladen. Durch die Hamelner Schleuse gingen in den Jahren 1911/12/13: 34 000 — 55 000 — 28 000 t im Mittel 39 000 t Futtermittel zu Berg. In den Jahren nach dem Kriege hat sich dieser für die Weser außerordentlich wichtige Verkehr noch nicht wieder entwickeln können, da die Landwirte allgemein die hohen Preise für ausländische Futtermittel nicht anlegen wollten und konnten und dafür lieber auf ihre eigenen Erzeugnisse zurückgriffen, zumal durch Nässe viel Brotgetreide zu menschlichem Genuß unbrauchbar geworden war. Dafür haben die Mühlen mehr Auslandsgetreide bezogen, was sich in den oben angegebenen Zahlen bemerkbar gemacht hat. Diese Verhältnisse sind nicht normal, es wird daher über kurz oder lang auch wieder Futtergetreide in größeren Mengen über die Weser bezogen werden. Wahrscheinlich gibt der Zoll auf Brotgetreide, der jetzt eingeführt werden soll, den Anstoß dazu.

Unter den zu Berg gehenden Gütern spielt ferner Holz eine erhebliche Rolle, und zwar zumeist wertvolles Möbel- und Zigarrenkistenholz, welches in Minden und in Vlotho ausgeladen zu werden pflegt. Die jährlich beförderte Menge betrug vor dem Kriege 12 000 bis 15 000 t. Da eine Sperrholzfabrik in Westfalen neuerdings ebenfalls ihre Rohware auf dem Wasserwege über Bremen bezieht, scheint diese Menge künftig nicht nur erreicht, sondern noch übertroffen zu werden. In den ersten drei Monaten des Jahres 1925 gingen bereits etwa 7000 t Holz durch die Schleuse Dörverden zu Berg. Dieser Verkehr scheint noch steigerungsfähig zu sein, wenn erst die Bautätigkeit stärker geworden sein wird.

Erwähnt sei unter den Berggütern noch der Reis, der von Bremen nach Salzuflen geht und dort in den Hoffmann'schen Stärkefabriken zu Stärke verarbeitet wird. Vor dem Kriege erreichte dieser Transport jährlich eine Menge von etwa 20 000 t. Es ist anzunehmen, daß diese Mengen auch künftig wieder erreicht werden, nachdem dieser Verkehr sich im Jahre 1924 neubelebt hat.

Unter den zu Tal gehenden Gütern der Oberweser und der Aller überwiegt bei weitem Kali und anderes Steinsalz. Durch die Hamelner Schleuse gingen vor dem Kriege jährlich etwa 200 000 t zu Tal, 1924 waren es bereits wieder 90 000 t, obwohl die früher in Hameln selbst umgeschlagenen Mengen jetzt einen anderen Weg nehmen. Der Hauptkaliverkehr liegt jetzt in den Häfen Hannov.-Münden, Kemnade und Cassel. Die an der Werra gelegenen Kaliwerke treten wegen ihrer hochwertigen Salze neuerdings mehr in den Vordergrund, und so ist zu hoffen, daß der von den genannten Häfen ausgehende Verkehr einen erheblichen Aufschwung erfährt. In den ersten drei Monaten des Jahres 1925 haben denn auch bereits über 45 000 t Kalisalze die Schleuse Hameln durchfahren.

Von großer Bedeutung für den Talverkehr sind ferner die unmittelbar am Weserufer gelegenen Steinbruchbetriebe. Sie versandten 1924, wie in den besten Zeiten vor dem Kriege, etwa 100 000 t, hauptsächlich Kalksteine für die Norddeutsche Hütte bei Bremen, Bruchsteine für Wasserbauten, aber auch beträchtliche Mengen behauener Steine, wie Pflastersteine, Mühlsteine, Schleifsteine usw.

Diesem Steinverkehr reiht sich der Verkehr mit den Erzeugnissen der zahlreichen an der mittleren Weser gelegenen Ziegeleien an. Die größte derselben ist die Ziegelei Heisterholz bei Minden, die 1924 allein etwa 15 000 Tonnen auf die Weser brachte. Mit zunehmender Bautätigkeit wird sich der Versand von gebrannten Steinen weiter beträchtlich heben. Das gleiche gilt von den Erzeugnissen der Kalk- und Zementindustrie bei Hehlen und

Porta, die 1924 ebenfalls schon wieder beträchtliche Mengen (Porta etwa 20 000 t) auf der Weser versandt hat.

Die Kiesbaggereibetriebe auf der Weser befruchten im allgemeinen nur den Lokalverkehr auf ganz kurze Entfernungen. So liefern die Kieswerke bei Landesbergen ihren Kies meist nach dem nahen Kran bei Drakenburg. Der Kies für den Bedarf von Minden wird dicht bei der Stadt, der für Bremen in dem Stau der Wehre von Hemelingen und Dörverden gebaggert.

Von altersher besteht auf der Weser ein beträchtlicher Versand von Töpferton aus den Großalmeroder Gruben bei Cassel. Er pflegte vor dem Kriege jährlich etwa 15 000 t zu betragen, hat diese Menge aber 1924 noch nicht wieder erreicht.

Mit der Erwähnung des Umschlages von Asphalt und Gips in Kemnade, von Mehl in Hameln und von Glas in Porta und Nienburg sind die zurzeit in nennenswerter Menge auf die Weser gebrachten Talgüter erschöpft. Was sonst noch verladen wird, geht unter der Bezeichnung Stückgüter und spielt der Menge nach kaum eine Rolle.

An diese Verkehrsübersicht möge eine kurze allgemeine Betrachtung sich anschließen, inwieweit eine weitere Hebung des Oberweserverkehrs noch zu erwarten ist ohne Berücksichtigung der schwebenden Kanalpläne.

Kennzeichnend für den Oberweserverkehr ist der Umstand, daß der Talverkehr den Bergverkehr fast um das Vierfache übertrifft. Die Folge davon ist, daß dreiviertel aller Kähne leer bergauf geschleppt werden müssen. Dies verteuert den Weserverkehr in seiner Gesamtheit natürlich nicht unbeträchtlich, besonders da die Schleppkosten auf der Weser an sich ziemlich hoch sind. Man wird also sein Hauptaugenmerk darauf zu richten haben, den Bergverkehr zu beleben.

Bei dem Bergverkehr spielt der Bedarf der Landwirtschaft an Futtermitteln, wie wir gesehen haben, die erste Rolle. Daneben kommen künstliche Düngemittel vielleicht künftig mehr in Betracht als noch zurzeit, insbesondere Phosphate und Ammoniak. In zweiter Linie steht der Bedarf der Industrie an Rohstoffen und der allgemeine Bedarf an Kolonialwaren. Bisher wurden alle diese Güter nur für den Eigenverbrauch der Hafenplätze selbst und ihrer allernächsten Umgebung auf der Weser verfrachtet.

Da wir jetzt in den Lastkraftwagen ein Mittel haben, das Einflußgebiet der Hafenplätze auf 50 km und weiter zu vergrößern, so wird beiderseits des Stromes ein breites Gebiet in den Verkehrsbereich der Weser einbezogen, das früher allein durch die Eisenbahn bedient wurde. Es kommen etwa 30 000 qkm gewissermaßen neu an die Weser heran, um ihren Bedarf an den obengenannten Gütern über den Wasserweg zu decken. Um diese Möglichkeit auszunutzen, bedarf es natürlich neuer Einrichtungen in den Häfen, um den Bedürfnissen des Handels in diesen Gütern gerecht zu werden. Wo gute Lager- und Umschlagsanlagen schon bestehen, wie in Hannov.-Münden, Cassel und Hameln, wird es sich fragen, ob sie dem Umfange nach ausreichen, den zu erwartenden Güterzuwachs aufzunehmen, an anderen Plätzen wird man zu bedenken haben, daß ein Verkehr sich unmöglich entwickeln kann, wenn nicht für gute Lagerungsmöglichkeit und schnellen Umschlag der Güter gesorgt wird.

Neben diesen Vorkehrungen an Land wird auch die Schiffahrt selbst das Ihrige dazu beizutragen haben, den Verkehr der meist hochwertigen Berggüter durch besondere Maßnahmen zu fördern. Es wird jetzt mehr als früher auf eine schnelle und pünktliche Beförderung Wert gelegt, dem muß durch Einrichtung eines Eilgüterdienstes entgegengekommen werden, damit die Wasserstraße nicht von vornherein gegenüber der Eisenbahn in Mißachtung gerät. Wenn auch nur ein kleiner Teil der zum Versand kommenden Güter wirkliche Eilgüter sind, so wird sich der Verfrachter doch vielfach erst dann an die Wasserstraße gewöhnen, wenn er sich überzeugt hat, daß sie vor seinen Ansprüchen auf Schnelligkeit nicht gelegentlich versagt.

Es darf wohl mit Bestimmtheit angenommen werden, daß, wenn diese Verbesserungen in den Häfen und im Schiffahrtsbetriebe eingeführt sind, der Bergverkehr auf der Oberweser einen großen Aufschwung nehmen wird. Ein Hinterland von 30 000 qkm muß für eine Handelsstadt wie Bremen ein ergiebiges Arbeitsfeld abgeben, zumal der Vorzug des billigen Wasserweges den Wettbewerb anderer Seehandelsplätze fast ausschließt.

Die Hebung des Bergverkehrs hat selbsttätig eine Förderung des Talverkehrs zur Folge, da die Talfrachten bei besserer Ausnutzung des Schiffsraumes mit hochwertigen Berggütern niedriger gehalten werden können. Die Kaliwerke an der Werra sichern der Weser auf die Dauer genügende Mengen von Talfrachten, ganz abgesehen davon, daß die oben als notwendig bezeichneten Verbesserungen im Hafen und Schiffahrtsbetrieb auch wertvollere Exportgüter an die Weser heranziehen werden. Die Entwicklung des Verkehrs auf dem bedeutenden Nebenfluß der Weser, der Aller, wird demgegenüber noch besonderer Anstrengungen bedürfen. Auch hier kommt es auf eine Belebung des Bergverkehrs an, für welchen Celle der natürliche Endpunkt ist. Notwendig wäre hierfür die Erweiterung der vorhandenen Schuppen und der Bau eines größeren Lagerhauses am Hafen. Von diesem aus könnte ein großes Gebiet mit Futtermitteln und Kolonialwaren versorgt werden, und Celle als Handelsplatz gegenüber Hannover eine noch größere Bedeutung erlangen. Die Schwierigkeit für die Entwicklung des Allerverkehrs besteht zurzeit darin, daß ein zuerst naturgemäß schwacher Anfangsverkehr teure Frachten bedingt. Der Grund hierfür liegt in der geringen Ausnutzung der für die besonderen Verhältnisse der Aller noch zu erbauenden Schlepper und Kähne. Es kann den Schiffahrtsinteressenten kaum zugemutet werden, in derselben Weise, wie es die Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft vor dem Kriege getan hat, eine ganze Flotte von Kähnen und Dampfern, die speziell nur für die Aller geeignet sind, zu beschaffen, um vielleicht erst nach vielen Jahren eine ungewisse Verzinsung des Kapitals herauszuwirtschaften. Dagegen scheint es wohl möglich, den Verkehr mit Motorschiffen in Gang zu bringen, die den Vorteil der Unabhängigkeit und Schnelligkeit gerade auf der Aller gut ausnutzen könnten. Die Frachtsätze könnten dabei bedeutend niedriger sein, als sie jetzt berechnet werden müssen, und damit wäre der genügende Anreiz für die Verfrachtung auf dem Wasserwege gegeben. Uebrigens würden auch die Schwierigkeiten des Fahrwassers, über die jetzt bei der unteren Aller geklagt wird, von Motorschiffen besser überwunden werden, als von den im Schleppzuge fahrenden Kähnen. Bei ganz schlechten Wasserständen würden die Motorschiffe schließlich leicht in anderer Fahrt Beschäftigung finden.

Im ganzen genommen liegen die Aussichten für die Entwicklung der alten Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und seinem natürlichen Einflußgebiet an der Weser nicht ungünstig. Durch pflegsame Behandlung jeder einzelnen Verkehrsmöglichkeit lassen sich nicht nur die höchsten Verkehrsleistungen der Vorkriegszeit mit Bestimmtheit wieder erreichen, es wird auch darüber hinaus möglich sein, noch eine wesentliche Verkehrssteigerung zu erreichen. Solange die geplante Verbindung der oberen Weser mit der Main-Donau-Wasserstraße oder wenigstens eine Kanalisierung der Werra bis in das Gebiet der Kaligruben nicht geschaffen ist, wird der Verkehr oberhalb Mindens kaum zu vergleichen sein mit dem Verkehr, der sich aus der Verbindung der Weser

mit dem Mittellandkanal für die untere Weserstrecke Minden — Bremen entwickelt.

Der Weserkanalverkehr wird durch die Anschreibungen an der Schachtschleuse in Minden gemessen. Während des Krieges stieg er schnell auf 1½ Millionen t, um dann infolge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten wieder abzufallen. Im Jahre 1923, als das Ruhrgebiet von den Franzosen abgesperrt wurde, betrug er nur 342 849 t. Danach ist er wieder gestiegen, betrug 1924: 854 595 t und im Monatsdurchschnitt Anfang 1925 etwa 100 000 t. Damit ist dieser Verkehr schon dreimal so groß geworden als der Weserverkehr oberhalb Mindens.

In der Richtung auf Bremen wird fast ausschließlich Kohle verfrachtet; hinzu kommt etwas Eisen in Gestalt von Formeisen und Draht. In entgegengesetzter Richtung geht Getreide und Mehl nach Westfalen, Zellulose und Kupfer nach Osnabrück. Außerdem ist 1924 viel Alteisen nach dem Ruhrgebiet gegangen, welches hauptsächlich von den Abwrackbetrieben an der unteren Weser stammte. Der Verkehr von Bremen nach Hannover ist noch sehr unentwickelt. Er bestand in der letzten Zeit aus einigen Schiffsladungen Getreide und englischen Kohlen. Von Hannover nach Bremen war die Verfrachtung etwas besser, sie bestand aus Kali und Zucker. Im großen Durchschnitt überwog im Kanal-Weserverkehr die Talfracht die Bergfracht um das Fünffache. Der Kanal-Weserverkehr ist noch sehr steigerungsfähig, und zwar sowohl in der Richtung nach dem Industriegebiet wie nach Osten zu. Die Verkehrsbeziehungen haben sich infolge des Krieges und seiner Nachwehen noch nicht festigen können. Es fehlt wie an der Weser, so auch am Kanal noch sehr an Lagerschuppen und Lagerhäusern, die für den Verkehr mit einer Seestadt unentbehrlich sind, es fehlt an einem Eilgüterdienst, der zwischen Bremen und Hannover fast selbstverständlich sein sollte.

Der Weiterbau des Kanals nach Osten, zunächst bis Peine und Hildesheim, wird auch dem Verkehr nach Bremen neue Güter zuführen, z. B. Manganerze von Bremen nach Peine, Zucker von Hildesheim nach Bremen bringen. Der Kaliverkehr wird durch den unmittelbaren Anschluß mehrerer Kaliwerke an den Kanal in der Richtung auf Bremen gewiß beträchtlich gesteigert werden. Oeffentliche Lagerhäuser in Hannover und Hildesheim erscheinen aber noch als unbedingtes Erfordernis für die Entwicklung dieser Häfen. Ohne diese Einrichtung können hochwertige Güter den Wasserweg nicht benutzen.

Ob sich ein größerer Verkehr zwischen den Kanalhäfen und den Häfen der oberen Weser entwickeln wird, bleibt abzuwarten. In Baustoffen, besonders in Bruchsteinen, Ziegeln und Kies weist er bereits vielversprechende Ansätze auf. Westfälische Kohle ging bisher höchstens bis Hameln aufwärts und wird sich wohl auch nicht weiter zu Berg verfrachten lassen, da der Bahnweg zu kurz ist gegenüber dem Wasserweg. Der Austausch anderer Güter wird der Natur des Oberwesergebietes entsprechend sich auf Sammelladungen erstrecken und ist in seiner Entwicklung vom besseren Ausbau der Häfen und einem noch zu errichtenden Eilgüterdienst abhängig.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der jetzige Verkehr auf der Weser mit seinen 1½ Millionen t bei Bremen, ⅓ Millionen bei Hameln noch bei weitem nicht die Grenze erreicht hat, die sich aus den natürlichen Verhältnissen ergibt. Durch weitere intensive Arbeit, insbesondere durch einen planmäßigen Ausbau der Häfen und Verbesserung des Schiffahrtsbetriebes, lassen sich noch viel mehr Güter auf das Wasser ziehen. Das Mehrfache des jetzigen Verkehrs liegt durchaus im Bereiche der Möglichkeit. Damit ergibt sich aber auch die Notwendigkeit, die Schiffbarkeit des Stromes durch bauliche Maßnahmen weiter zu heben. Für die Strecke unterhalb Minden, die schon jetzt stark befahren ist, kann die geplante Kanalisierung nicht länger mehr aufgeschoben werden. Auf der oberen Strecke, die unter anderem von den Kalitransporten der Werragruben künftig in hohem Grade in Anspruch genommen werden wird, muß zum mindesten durch einen erweiterten Ausbau genügende Schiffbarkeit und Leistungsfähigkeit auch in wasserarmen Monaten gesichert werden. Immer wird zu bedenken sein, daß die Weser das Herzstück unseres westlichen Wassertraßennetzes ist und daher keine schwache Stelle innerhalb desselben darstellen darf.

Die deutschen Wasserstraßen.

Die vornehmste Aufgabe des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und seines Organes, der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" besteht darin, dem Wasserstraßengedanken den Weg in die weitesten Kreise zu öffnen, der breiten Oeffentlichkeit das Verständnis von Notwendigkeit und Nutzen eines gut ausgebauten deutschen Wasserstraßennetzes zu erschließen. In diesem Sinne hat die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" stets als Plattform gedient, in diesem Sinne wird sie auch weiterhin der Wissenschaft und Praxis offen stehen.

Wir beginnen in diesem Sonderhefte mit einer Reihe von Abhandlungen über das gesamte deutsche Wasserstraßennetz; die ausgebauten, geplanten und angestrebten Wasserläufe sollen in dieser Schriftenfolge aus berufener Feder Kritik und Würdigung erfahren.

Der Hauptschriftleiter.

Die Rhein-Main-Donau-Verbindung.

Von Staatsrat Dr. von Graßmann. München.

Die Schriftleitung unserer Zeitschrift drängt mich zur Einsendung einer Abhandlung über das Rhein-Main-Donau-Projekt, während ich an den waldigen Abhängen des Schlern, inmitten des seit 1918 italienischer Herrschaft unterworfenen deutschen Volksstammes und fern den Geschäften eine Ruhepause verbringe. Nur weil diese Zeilen einen ersten Willkommgruß für die bevorstehende Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt bedeuten sollen, wage ich es, unter diesen Umständen einen Beitrag einzusenden. Warum ich diese Bemerkung voransende, wird der Leser fragen. Weil ich ohne Unterlagen, nur aus dem Gedächtnis, dem Leser diese Skizze darbieten muß.

Zunächst ein Wort freudigen Dankes darüber, daß der Zentralverein in München, das so weit ab von dem Betriebe der Schiffahrt liegt, erscheint, um sein Interesse und seine Neigung für die großen Aufgaben zu bekunden, die die Verkehrsausstellung sich gestellt, aber auch um durch persönliche Einsichtnahme seiner Mitglieder die Pläne und Arbeiten genauer kennen zu lernen, die das gewaltige Projekt der Rhein-Main-Donau-Verbindung in sich faßt.

Gerade vor hundert Jahren hat der bayerische König Ludwig I., der sein Land mit unvergänglichen Werken der Kunst schmückte, sich auch entschlossen, die beiden Ströme zu verbinden, unter Zuhilfenahme englischen Kapitals ward durch Frhrn. v. Pechmann der Ludwig-Kanal von Bamberg über Nürnberg nach Kelheim geführt — bis heute ist der Kanal, eine für die damalige Zeit hervorragende Leistung, im Betriebe, er kann aber, da nur Schiffe bis zu 110 t durch die einschiffigen Schleusen gehen, gegenüber den Eisenbahnen keine größere Verkehrsbedeutung mehr beanspruchen.

Inzwischen sind die Wasserbautechnik und die Schiffahrt am Rhein und in der norddeutschen Tiefebene mächtig fortgeschritten und im Süden erwachte langsam, insbesondere infolge der unentwegten Arbeit König Ludwigs III., die Erkenntnis, daß die süddeutsche Wirtschaft ihre ungünstige Verkehrslage durch den Anschluß an die mächtigen Großschiffahrtsstraßen baldigst bessern müsse, wenn sie nicht endgültig zurückbleiben solle. Es kam die bekannte Kanalbewegung in Bayern und Württemberg, die Preußen zunächst zur Durchsetzung seiner Schiffahrtsabgabenpläne ausnützte. Nach langen Bemühungen gelang es Bayern, die Fortsetzung der Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg durchzusetzen, erst im November 1921 konnte das erste Rheinschiff von 1500 t über die Grenze des rechtsrheinischen Bayern einfahren. Die Ausführung der weiteren Pläne für Main und Neckar geriet ins Stocken, da das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 wegen des Widerstandes der Niederlande, die sich daran gewöhnt hatten, von den enormen Verbesserungen deutscher Ströme ohne eigene Anforderungen reichen Nutzen zu ziehen, nicht in Kraft treten konnte. So brachten erst die Erfahrungen im Weltkriege energischen Antrieb in die süddeutsche Bewegung. Bayern griff im Jahre 1917 die Bearbeitung des Entwurfs einer Großschiffahrtsstraße auf und gewann hierfür die Beteiligung des Reiches, Hessens und Badens, sowie der am Mittel- und Niederrhein, am Main und an der bayerischen Donau gelegenen Städte und der ihnen nahestehenden Wirtschaftskreise. Auch mit Oesterreich-Ungarn wurden Richtlinien für den Ausbau der ungünstigeren Donauabschnitte vereinbart. Der Main-Donau-Stromverband finanzierte die Arbeiten, für die technischen Aufgaben schuf die Bayerische Regierung ein Kanalbauamt, während die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen dem Tarifamte der Eisenbahnverwaltung übertragen wurde; beide unterstanden der Leitung des Bayerischen Verkehrsministeriums und arbeiteten unter Mitwirkungen von Ausschüssen des Stromverbandes, in denen hervorragende Sachverständige aus ganz Deutschland tätig waren. So kam im Juli 1921 der allgemeine Entwurf zum Abschluß. Aus technischen, verkehrswirtschaftlichen und finanziellen Gründen einigte sich der Strombeirat einmütig auf die Linienführung Aschaffenburg — Gemünden — Werntal — Schweinfurt — Bamberg — Nürnberg — Beilngries — Kelheim unter Auflassung des alten Ludwigs-Kanals. Würzburg soll durch weitere Kanalisierung des Mains direkt angeschlossen



BEILAGE ZUR FESTNUMMER DER ZEITSCHRIFT FÜR BINNENSCHIFFAHRT. BERLIN 1925.

werden. Weitere Untersuchungen für den Anschluß des Kitzinger Gebiets, von München und Augsburg sowie für den Ausbau der oberen Donau wurden zunächst vorbehalten. Die für die Scheitelhaltung im wasserarmen Jura — + 406 m über Nordsee — notwendige Wassermenge wird durch Anzapfung des Lech unterhalb Augsburg und Ueberleitung dieser Wassermenge über die Donau — infolge einer besonderen Gunst der Natur mit natürlichem Gefälle — bis zur Scheitelhaltung sichergestellt. Die neue Wasserstraße wird in solchen Ausmaßen hergestellt, daß der Schleppzug von einem Dampfer und zwei 1500-t-Schiffen im Anhang durch die Schleusen gehen kann, wobei die Mainschleusen einen dreischiffigen Schleppzug aufnehmen können. Die Donau von Kelheim bis Regensburg wird kanalisiert, die alte Donaubrücke in Regensburg wird umgangen, die Donau zwischen Regensburg und Passau teils durch Niederwasserregulierung, teils durch Ueberstauung der 25 km langen Felsstrecke unterhalb Vilshofen so wesentlich verbessert, daß sie auch bei Niederwasser eine genügend breite Fahrrinne von 2 m Mindestfahrtiefe aufweisen wird. Der Aufstieg von Aschaffenburg bis zur Scheitelhöhe beträgt 297 m, der Abstieg von dort zur Donau 68 m, die Betriebslänge der gesamten Strecke von Achaffenburg bis Passau 810 km.

Diese wenigen Grundzahlen veranschaulichen in markanten Strichen die Größe des Werkes, dessen Ausführung der am 31. Dezember 1921 gegründeten Rhein-Main-Donau-Akt.-Ges. anvertraut worden ist, nachdem die hier in Betracht kommenden Wasserstraßen infolge der Weimarer Verfassung an das Reich übergegangen sind und Reich und Bayern sich über die Herstellung des Unternehmens im Jahre 1921 geeinigt haben.

Dem mächtigen Umfange des Werkes entspricht die gewaltige volkswirtschaftliche Bedeutung und Wirkung dieses neuen Verkehrsweges. Die Verbindung der beiden größten Ströme Europas in neuzeitlichen Ausmaßen wird, wie die Zeitschrift für Binnenschiffahrt schon früher eingehend dargelegt hat*), ein Gebiet von ungefähr 200 km Breite zu beiden Seiten der über 3000 km langen Schiffahrtsstraße unmittelbar als Handelsstraße größten Stils beeinflussen und den Güterverkehr zwischen den Niederlanden, Belgien, Frankreich, England, Süd- und Westdeutschland (insbesondere Rheinland-Westfalen), Oesterreich und den übrigen Donaustaaten unmittelbar und mittelbar erfassen. Sie bedeutet also eine dauernde Stärkung dieser Wirtschaftsgebiete, eine kulturell und politisch hochbedeutsame Schöpfung.

Bis zur Erreichung dieses Zieles sind aber noch gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden. Die deutsche Kraft ist gelähmt, die internationale Zusammenarbeit für gemeinsame Interessen hat der Weltkrieg und der Taumel der Siegerstaaten bis auf weiteres zerstört.

Der Entschluß, das Werk zu schaffen, steht aber fest, die Rhein-Main-Donau-A.-G. hat in schwerster Zeit die Arbeit beginnen und weiterführen können. Jede Möglichkeit, rasch und energischer die Arbeiten vorwärts zu treiben, muß von nun an mit Zuversicht und unter Zurückdrängung der mannigfachen Widerstände gegen die Durchführung des Werkes in kürzester Frist ausgenutzt werden. Auf die Förderung seitens der deutschen Binnenschiffahrt, die klarer als viele andere Kreise die Bedeutung des Unternehmens erfaßt, müssen wir in erster Linie vertrauen können, wenn es, wie ich fest erhoffe, rechtzeitig vollendet werden soll.

---

*) S. z. B. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt Jahrgang 1920 S. 174 ff., 1922 Heft 7 S. 102 ff.: „Die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Ihre verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung." Von F. Heigl, München.

Das Rheinkraftwerk Kembs unterhalb Basel und die Rheinschiffahrt.

Vom Geheimen Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau.

Der vor drei Jahren bekannt gewordene französische Plan, einen Seitenkanal mit 8 Staustufen zwischen Basel und Straßburg für Kraftgewinn und Schiffahrt zu erbauen, und damit tatsächlich einen Schiffahrtsbetrieb auf dem freien Rheinstrom unmöglich zu machen, mußte natürlich bei der deutschen Rheinschiffahrt auf heftigen Widerstand stoßen. Am 27. Februar d. J. hat die vom „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen" nach Mannheim einberufene Versammlung eine diesbezügliche Entschließung gefaßt, welche im Heft 3 dieser Zeitschrift vom 15. 3. d. J. veröffentlicht ist und hier als bekannt vorausgesetzt werden soll. Um auch weiteren Kreisen ein richtiges Urteil über die ganze Angelegenheit zu ermöglichen, werden die nachfolgenden Erörterungen und Mitteilungen, die auf persönlicher Kenntnis und auf einem Aufsatz im „Schweizerischen Rheinjahrbuch 1925" beruhen, vielleicht von einigem Nutzen sein. Weitere Klärung der Oberrheinfrage wird gewiß die nächstjährige „Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel" bringen.

Vor 100 Jahren befand sich der Oberrhein zwischen Basel und Straßburg noch im Urzustand völliger Verwilderung, sodaß ein Schiffahrtsbetrieb unmöglich war. Mitte des vorigen Jahrhunderts entschlossen sich die beiden Uferstaaten Frankreich und Baden im Landeskulturinteresse zu einer durchgreifenden Korrektion, welche nach den Plänen von Tulla auch mit gutem Erfolge durchgeführt worden ist. Diese Korrektion beschränkte sich aber auf die Geradelegung eines für die Hochwasserabführung geeigneten Stromlaufs mit 200 m breitem Spiegel bei Mittelwasser und auf die notwendigen Eindeichungen. An die Ausbildung eines auch bei Niederwasser schiffbaren Stromschlauchs hat man damals im Zeitalter der Eisenbahnen noch gar nicht gedacht. Erst im Anfange dieses Jahrhunderts, nachdem sich die Rheinschiffahrt bis Mannheim und Straßburg hinauf erfolgreich entwickelt hatte, war es bekanntlich der Schweizer Ingenieur Rudolph Gelpke, welcher mit Unterstützung deutscher Schiffahrtsgesellschaften den Gedanken einer Durchführung der Großschiffahrt bis nach Basel unentwegt verfolgt und gefördert hat. Heute betrachtet man sogar Basel nicht mehr als den Endpunkt der

Rheinschiffahrt, sondern man sieht, wenigstens in Deutschland, den Bodensee als den zukünftigen Endhafen des großen Rheinverkehrs an. Denn daß der Rhein oberhalb Basel durch planmäßige Kanalisierung unter voller Ausnutzung seiner ungeheueren Wasserkraft schiffbar zu machen ist, hat der internationale Wettbewerb vor 5 Jahren erwiesen. Eine Vorbedingung für die Weiterführung der Schiffahrt bis zum Bodensee ist natürlich, daß zunächst die Straße Straßburg-Basel in einen gut schiffbaren Zustand gebracht wird. Hierfür kommen drei Wege in Betracht, und zwar erstens die Niedrigwasserregulierung, wie sie bereits auf der Strecke Straßburg-Sondernheim erfolgreich durchgeführt worden ist. Zweitens ist die Vollkanalisierung des Rheinlaufs möglich, und zwar nach dem bekannten Entwurfe des badischen Oberbaurats Kupferschmidt, wenn neben der Schiffahrt auch auf die Kraftnutzung besonderer Wert gelegt wird. Drittens kommt die Ausführung eines großen Seitenkanals mit Kraftwerksanlagen in Frage, wie sie jetzt von den Franzosen geplant wird. Es liegt auf der Hand, daß der große Schatz von 800 000 PS, welchen die 100 km lange Rheinstrecke ungenutzt in sich birgt, am vollkommensten durch Seitenkanäle mit wenigen großen Staustufen ausgenutzt werden kann, während die Kanalisierung in Anbetracht der Uferverhältnisse etwa 14 Staustufen von 5—6 m Gefälle erfordern würde und mit Hochwasserschwierigkeiten zu kämpfen hätte. In beiden Fällen würde der Schiffahrtsbetrieb durch die Unbequemlichkeit der Schleusungen beeinträchtigt werden, wenn auch andererseits die Bergfahrten in den Staustrecken wesentlich erleichtert würden. Braucht doch jetzt bei der starken Strömung des Rheins die Bergfahrt, abgesehen von dem größeren Kohlenverbrauche, die fünffache Zeit, wie die Talfahrt. Aber nur ein schleusenfreier Strom ist von unbegrenzter Leistungsfähigkeit und die Schiffahrt würde nur dann vollbefriedigt sein, wenn es gelingt, durch passende Regulierung den freien Rhein so zu gestalten, daß er auch bei Niederwasser eine Fahrtiefe von mindestens 2 m besitzen würde. Von Kennern des Rheinstroms, so von Eduard Faber-München, und Oberbaurat Spieß-Karlsruhe, wird das für möglich gehalten.

Wenden wir uns nun nach diesen allgemeinen Betrachtungen zu den gegenwärtig vorliegenden Verhältnissen auf der Strecke Basel-Straßburg. Das Rheinbett befindet sich dort noch nicht im Gleichgewichtszustand, der Spiegel senkt sich jährlich um 6—8 cm und der Strom frißt sich weiter ein. Ueberall bilden sich die der Schiffahrt bei Niedrigwasser hinderlichen Kiesbänke. Nur eine durchgreifende, systematische Korrektion kann hier helfen. Die Schweiz, nunmehr auch Rheinuferstaat, hat inzwischen durch die badischen Wasserbaubehörden ein Regulierungsprojekt ausarbeiten lassen, das zwar noch nicht veröffentlicht ist, aber jedenfalls in ähnlicher Weise, wie unterhalb Straßburg, durch Einbau von flachen Buhnen und Grundschwellen einen für die Schiffahrt auch bei niedrigstem Wasser brauchbaren Stromschlauch herstellen soll. Die Kosten dieses Ausbaues sollen etwa 50 Millionen Reichsmark betragen. Gleichzeitig aber ist Frankreich, dem das alleinige Recht einer Wasserkraftnutzung des Rheins nach dem Friedensdiktat zusteht, mit seinem Projekt eines an das Kraftwerk Kembs anschließenden „Grand Canal d'Alsaçe" hervorgetreten und setzt alle Hebel in Bewegung, um sich die Ausführung zu sichern.

Es genügt ihm Straßburg als Endhafen der Rheinschiffahrt und es möchte die ganze Wasserkraft des Oberrheins für sich in Anspruch nehmen. Wenn auch die Hälfte der Rheinwasserkraft dem Uferstaat Baden auf Reparationskonto zu entschädigen wäre, so bezieht sich das wohl nur auf die einmalige Ableitung aus dem Rhein bei Kembs, nicht aber auf die Nutzung in den folgenden sieben Kraftwerken des Seitenkanals.

Es liegt nicht die Absicht vor, in diesem Aufsatze auf die politische und wirtschaftliche Seite der Oberrheinfrage näher einzugehen, vielmehr wollen wir uns hier auf die technischen Fragen und besonders auf das Rheinkraftwerk Kembs beschränken. Dieses bildet zwar den Schlüssel für die Weiterführung des Seitenkanals, hat aber im übrigen unabhängig davon seine eigene wirtschaftliche Berechtigung. Mit der Verwirklichung dieses seit Jahrzehnten betriebenen Projektes, zu welcher Frankreich gegenwärtig das Recht und die Macht hat, ist ihm keineswegs der große linksufrige Seitenkanal nach Straßburg zugestanden, gegen den alle übrigen Uferstaaten im Interesse der Rheinschiffahrt berechtigten Einspruch erheben. Gegen das Kraftwerk Kembs als solches anzukämpfen, ist nutzlos, nachdem die Stadt Basel sich mit dessen Stau einverstanden erklärt und die „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" am 10. Mai 1922 ihre Bedingungen gestellt hat. Man hat sich in Basel davon überzeugt, daß der erhöhte Stau von + 244 NN, der bis zur Birs reicht, zwar für die städtische Kanalisation gewisse Aenderungen bedingt, daß aber die geplanten Hafenanlagen durch den Stauwasserstand begünstigt werden. Uns in Deutschland, die wir den Bodensee als Endpunkt für die künftige Rheinschiffahrt ansehen, kann es gleichgültig sein, ob außer den zahlreichen Staustufen oberhalb Basel noch eine einzige unterhalb dieser Stadt zur Ausführung gelangt.

Unter diesen Verhältnissen dient es vielleicht zur Aufklärung und Beruhigung, wenn nachstehend das Kraftwerk Kembs, das zwar schon in Heft 2 dieser Zeitschrift von Geh. Baurat A. Brandt allgemein beschrieben worden ist, noch in seiner geschichtlichen Entwicklung und neuesten Gestaltung kurz behandelt wird.

Die Tatsache, daß sowohl im Oberrhein bei Rheinfelden als auch in der Rhone bei Jonage ein Wasserkraftwerk mit Erfolg betrieben wurde, gab den Ingenieuren L. Potterat und René Köchlin Anlaß, zu untersuchen, ob sich nicht auch im Rhein unterhalb Basel ein Werk zur Erzeugung elektrischer Energie für das industriereiche Elsaß errichten ließe. In km 9 gegenüber Istein, wo bekanntlich eine Felsenschwelle aus festem Jurakalk quer durch das Rheinbett streicht, die bei Niedrigwasser sichtbare Stromschnellen erzeugt, fand sich eine passende Stelle mit gutem Baugrund auf dem linken Ufer. Durch Einbau eines Walzenwehres mit einem Aufstau des Niedrigwassers auf + 238 NN und Ableitung eines Werkkanals in km 5 (vergleiche Abbildung 1) konnte bei dem starken Stromgefälle von 1:1000 ein Gefälle von 9—10 m nutzbar gemacht werden. In Gemeinschaft mit der Firma Havestadt & Contag und im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden wurde ein Konzessionsprojekt ausgearbeitet und in den Jahren 1905—1910 nach den Wünschen und Bedingungen der Wasserbaudezernenten Wilgerodt (Straßburg) und Honsell (Karlsruhe) mehrfach umgearbeitet. Auch der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" lag das Projekt vor und sie hatte ihre Genehmigung erteilt, wenn eine Kammerschleuse von 90 m nutzbarer Länge und 25 m Torweite neben dem Turbinenhaus angelegt würde. Die Kraftnutzung stellte sich nach dem damaligen Projekt auf 32 000 bis 45 000 PS und seine Finanzierung hatte die unter Beteiligung deutscher Elektrizitätsgesellschaften neugebildete Aktiengesellschaft „Oberrheinische Kraftwerke" zu Mülhausen übernommen. Das Konzessionsprojekt war bereits öffentlich ausgelegt, als Baden mit einem allgemeinen Kanali-

sierungsprojekt hervortrat und auch dessen Prüfung durch die Zentralkommission beantragte.

Da kam der Weltkrieg und unterbrach alle Weiterarbeit! Durch das Friedensdiktat von Versailles fiel das konzessionsreife Projekt den Franzosen in den Schoß und es wurde, unter Ausschluß deutscher Mitarbeit, der Mitverfasser René Köchling mit der weiteren Bearbeitung von der französischen Regierung betraut. Dieser hat nunmehr nach größeren Gesichtspunkten den Entwurf dahin umgearbeitet, daß der Wehrstau von + 238 NN, der an der Schweizer Landesgrenze endete, auf + 244 NN erhöht und damit bis an die Birseinmündung ausgedehnt wurde. Am Wehr wird der Rhein dadurch um 8 m über Niedrigwasser aufgestaut. Um die Nutzleistung noch weiter zu steigern, wurde für den Turbinenbetrieb eine Zuleitung von 850 m³/sec Rheinwasser in Aussicht genommen, die allerdings bei niedrigem Wasserstand sich erheblich verringern wird. Immerhin wurde es dadurch möglich, den Wasserkraftgewinn auf 65 000 bis 120 000 PS Leistung zu vergrößern und die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens trotz größerer Belastung im Schiffahrtsinteresse wesentlich zu erhöhen, sodaß an der Finanzierung und Ausführung des Projektes nicht mehr zu zweifeln ist.

Inzwischen hatten sich aber auch die Verhältnisse der Rheinschiffahrt, besonders durch den Hinzutritt der Schweiz als Uferstaat derart verändert, daß die Zentralkommission weitergehende Forderungen im Schiffahrtsinteresse zu stellen sich veranlaßt sah. Dies geht des Näheren aus den Straßburger Vereinbarungen zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz vom 10. Mai 1922 hervor. (Vergleiche Heft 2 dieser Zeitschrift.)

Ein Blick auf die Abbildungen 1 und 2 zeigt die allgemeine Anordnung der ganzen Kraftwerksanlage von Kembs, wie sie zur Ausführung gelangen soll, im Lageplan und Längenschnitt:

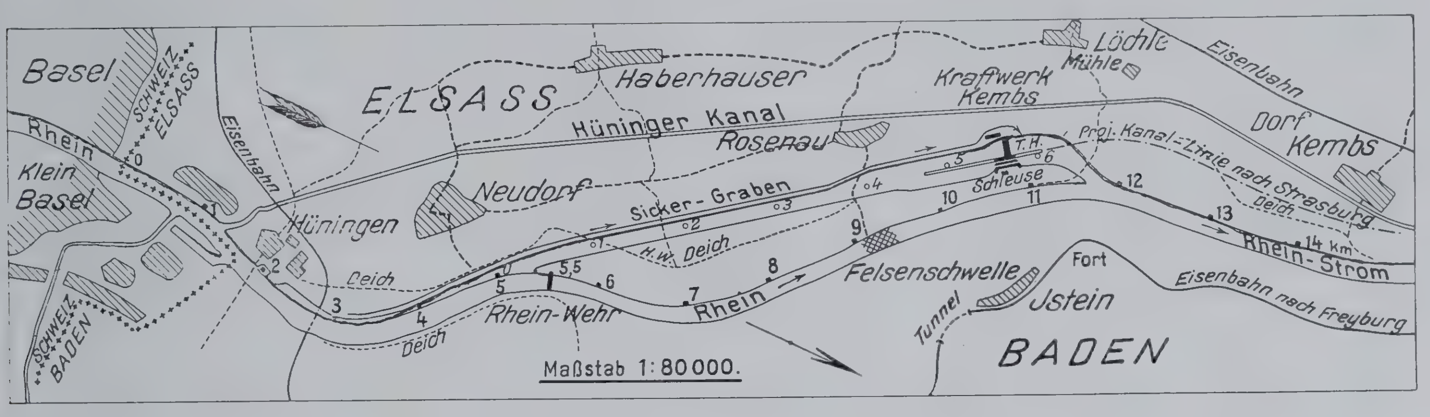


Abb. 1. Lageplan des Kraftwerkes Kembs.

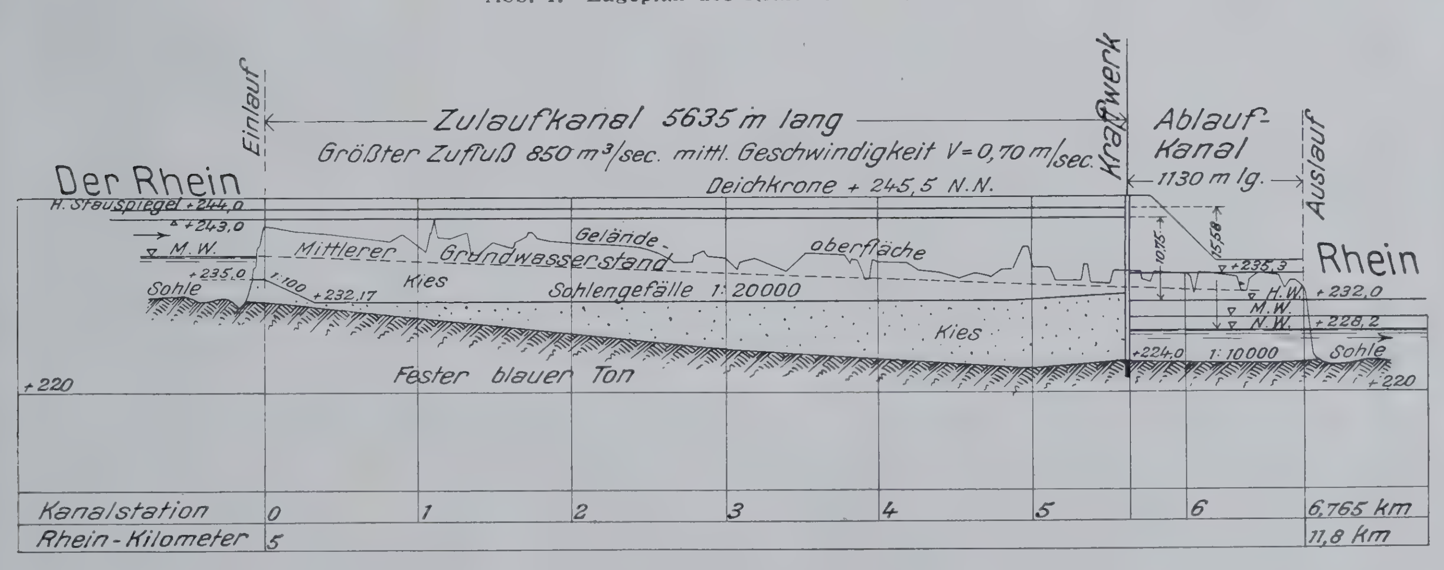


Abb. 2. Längenschnitt des Wend- und Schiffahrtskanals.

Der Zulaufkanal zweigt am linken einbuchtenden Rheinufer in km 5 ab und ist in einer Länge von 5635 m so geführt, daß der Hochwasserabfluß nicht behindert wird. Die vorhandene Eindeichung wird streckenweise durch den hochwasserfreien Kanaldamm ersetzt. Gegen das Eindringen von Kiesmassen soll eine durchgehende Grundschwelle schützen. Der 1130 m lange Ablaufkanal im Unterwasser ist verhältnismäßig kurz, aber 12 m tief eingeschnitten (siehe Abb. 2), sodaß er nicht geringeren Erdaushub erfordern wird, als der längere Zulaufkanal, dessen Querschnitt größernteils über Gelände liegt. Das Abschlußwehr im Rhein liegt in km 5,5 unterhalb der Abmündung des Werkkanals und erhält 3 Hauptöffnungen von 30 m und Seitenöffnungen von 17,5 m Lichtweite. Die Wehrschwelle liegt in Höhe der Rheinsohle, die Gründung soll mittels des Luftdruckverfahrens erfolgen. Bei der großen Höhe des Stauspiegels über der Schwelle von 11,5 m kann der früher geplante Walzenverschluß nicht mehr in Frage kommen. Das Wehr soll vielmehr als zweiteiliges Rollschützwehr (System Stoney) gebaut werden. Für die Durchführung des Hochwassers (bis 4000 m³/sec) kann es gänzlich freigemacht werden. Für die Geschiebeabführung dient die untere Schütztafel, für Eisabführung die obere Tafel. Bei entsprechender Handhabung dieses Wehres können dem Krafthaus je nach Bedarf bis zu 850 m³/sec Betriebswasser zugeführt werden. Der vorhandene Rheinlauf wird bei Niederwasser auf 6 km Länge so gut wie trocken gelegt, bei Hochwasser muß er aber

nach wie vor die gesamten Wassermassen abzüglich der 850 m³/sec abführen. Unterhalb der Einmündung des Ablaufkanals ändert sich in den Abflußverhältnissen nichts gegen den jetzigen Zustand. Dadurch, daß im Rheinbett mindestens noch 50 m³/sec Wasser zum Abfluß gelangen sollen und außerdem ein Bewässerungskanal auf dem rechten Ufer abgeleitet werden kann, tritt eine dauernde Schädigung der in geringer Kultur stehenden Vorländer voraussichtlich nicht ein. Nur am linken Ufer des Seitenkanals muß das Gelände durch einen großen Sickergraben vor Versumpfung geschützt werden. — Für die Rheinschiffahrt kommt neben der Größe und Leistungsfähigkeit der Schleusen am Turbinenhaus hauptsächlich der Wasserquerschnitt des Werkkanals in Betracht. Er ist 1200 m² groß und entspricht in Breite und Tiefe dem eines Seekanals. Wie die Abbildung 3 zeigt, ist ein trapezförmiger

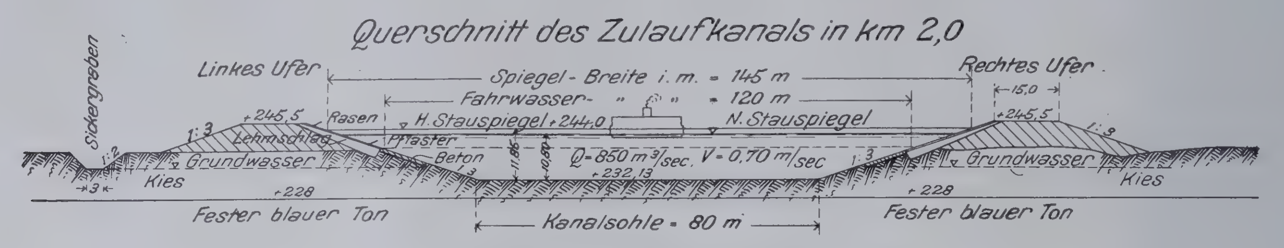


Abb. 3. Aufschnitt des Wend- und Schiffahrtskanals.

Querschnitt mit dreifacher Böschungsanlage gewählt, dessen Sohle 80 m breit werden soll. Der Wasserquerschnitt mit 10—11 m Tiefe ist so berechnet, daß 850 m³/sec mit v = 0,7 m mittlerer Geschwindigkeit durchfließen können. Dabei wird sich allerdings die für die Schiffahrt in Frage kommende Fließgeschwindigkeit an der Oberfläche gewiß auf 1,2 bis 1,5 m/sec stellen. Anderseits wird die Schiffahrt dadurch erleichtert, daß mit einer großen Fahrwasserbreite von 120 m gerechnet werden kann. In der freien Rheinstrecke bei Kembs beträgt die Stromgeschwindigkeit etwa 3,0 bis 3,5 m/sec und sie wird sich nicht wesentlich ändern, wenn eine Regulierung eintreten sollte. Unter diesen Verhältnissen wird die Unbequemlichkeit und der Zeitverlust bei den Schleusungen zum Teil ausgeglichen durch die Fahrterleichterung in dem großen Kanalquerschnitt, dessen Stauspiegel mit den Hafenanlagen in Basel zusammenfällt. Ungünstiger für die Ein- und Ausfahrt der Schleppzüge ist der kurze Ablaufkanal, der mit einer Gegenkrümmung von 500 m Halbmesser ausgeführt werden soll. Seine Sohle liegt 6 m unter dem mittleren Rheinwasserstand. Wenn bei einem Abfluß von 850 m³/sec die mittlere Geschwindigkeit von v=0,7 m nicht überschritten werden soll, so muß die Sohle nicht 80 m, wie beim Zulaufkanal, sondern etwa 180 m breit angelegt werden. Im Schiffahrtsinteresse sollte daher eine schlankere Linienführung und eine größere Sohlenbreite verlangt werden, als sie in dem französischen Projekt angenommen zu sein scheint.

Einen Querschnitt der Schleusenkammer und einen Längsschnitt des Oberhauptes zeigt die Abbildung 4:

Kammer-Querschnitt und Längsschnitt durch das Oberhaupt.

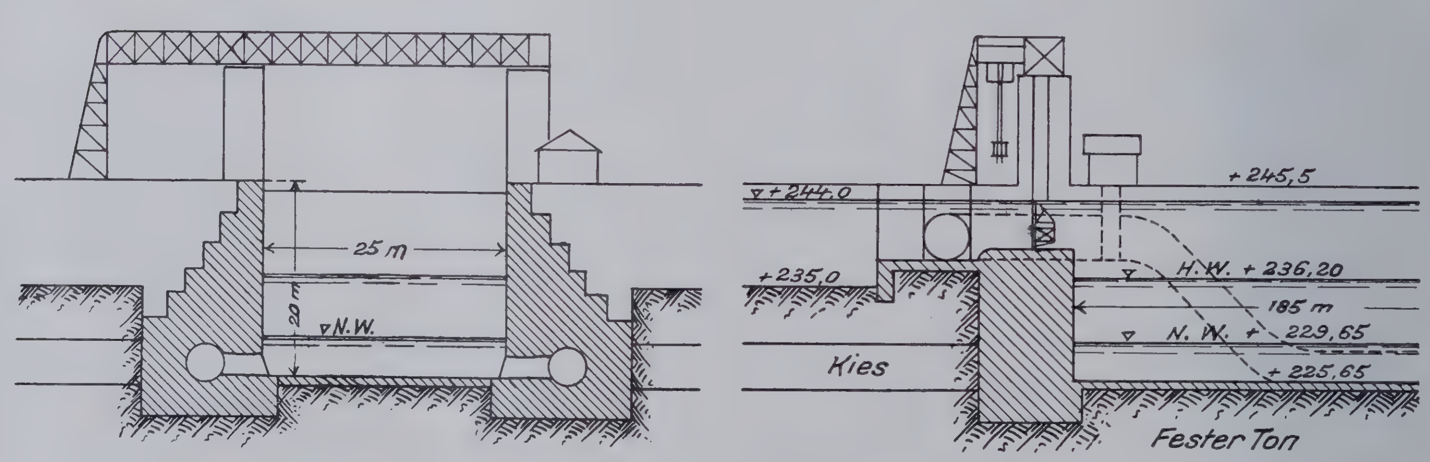


Abb. 4 Die Schleppzugschleuse neben dem Turbinenhaus.

Man ersieht daraus die gewaltigen Abmessungen des Bauwerks. Die Hubtortafel des Unterhaupts hat z. B. eine Fläche von 25 × 20 = 500 m². Die Umläufe werden ungewöhnlich groß sein und besondere Einrichtungen zur schnellen Füllung und Entleerung der Kammer verlangen. Im übrigen werden technische Schwierigkeiten beim Schleusenbau nicht zu erwarten sein, da die Gründung in geschlossener Baugrube auf festem blauen Ton erfolgen kann. Daß der Schiffahrt aus den Schleusungen keine Kosten erwachsen dürfen, ist wohl eine selbstverständliche, auch von der Zentralkommission anerkannte Forderung.

Es erübrigt noch, auf einen Punkt näher einzugehen, der zwar für die Schiffahrt nicht von unmittelbarer Bedeutung ist, aber für den Bestand der ganzen Anlage sehr gefährlich werden kann. Das ist die Dichtigkeit des Erdkanals und die Möglichkeit einer Entlastung oder Trockenlegung der Haltung. Wie der Längenschnitt in der Abbildung 2 zeigt, erhebt sich der Stauspiegel im Zulaufkanal ganz erheblich über das Gelände, seine Sohle liegt aber bei der großen Wassertiefe noch im Grundwasser. Man will daher von einer Dichtung der Sohle absehen. Nur die Böschungen sollen durch Einstampfen einer tonigen Dichtungsschicht, sowie durch eine untere Betonabdeckung

und eine obere Abpflasterung geschützt werden. Bei der großen Druckhöhe und dem durchlässigen Kiesuntergrund werden sich zweifellos an vielen Stellen Undichtigkeiten und Quellen bilden, die schwer zu beobachten und zu dichten sein werden, da eine Absperrungsmöglichkeit nicht vorliegt. Bei dem früheren Projekt hatten die deutschen Behörden im Zulaufkanal unterhalb seiner Abmündung ein Abschlußbauwerk mit Sicherheitstoren verlangt, um die Haltung für etwaige Instandsetzungsarbeiten trocken legen zu können. Davon scheinen die französischen Behörden Abstand genommen zu haben. Ein Dammbruch, wie er z. B. im Mittellandkanal bei Dankersen 1918 trotz sorgfältigster Tondichtung vorgekommen ist, würde bei den hier aufgestauten ungeheuren Wassermassen zu einer Katastrophe führen und die Schiffahrt auf lange Zeit unterbrechen. Wenn auch bei dem eingangs erwähnten Rhonewerk bisher Schädigungen durch Undichtigkeit nicht eingetreten sind, so bleibt doch die Herstellung eines Seitenkanals mit hochliegendem Wasserspiegel trotz sorgfältiger Ausführung ein großes Wagnis, zumal wenn eine Trockenlegung nicht möglich ist. Das gilt besonders für die geplanten weiteren Haltungen bei einer etwaigen Fortsetzung des Kanals.

Auf die Einzelheiten des Turbinenhauses soll hier nicht näher eingegangen werden, da diese die Schiffahrt nicht berühren. Nur so viel sei gesagt, daß, wie die Abbildung 5 zeigt, Franzis-Turbinen von größtem Ausmaße gewählt sind, welche an einer stehenden Welle von 15 m Länge angebracht und unmittelbar mit der Dynamo gekuppelt werden sollen. Es sind im ganzen 10 Turbinenkammern mit je 12 000 PS Leistungsfähigkeit vorgesehen. Zwischen der Turbine und der Dynamo ist ein 6 m hoher und 10 m weiter Durchflußraum vorhanden, durch den, wie durch eine Freiarche, das Betriebswasser beim Stillstand der Turbine ungenutzt zum Abfluß gelangen kann. Dieser Raum wird mit einem eigenartigen, selbsttätig wirkenden Klappwehr verschlossen gehalten. Durch seine Niederlegung kann im Winter die obere Eisschicht abgeführt und auch ein schädlicher Aufstau des Oberwassers in den einzelnen Haltungen vermieden werden. Diese Vorrichtung ist sehr sinnreich erdacht, aber ob sie im Notfall zur Entlastung der Haltung genügen würde, steht dahin.

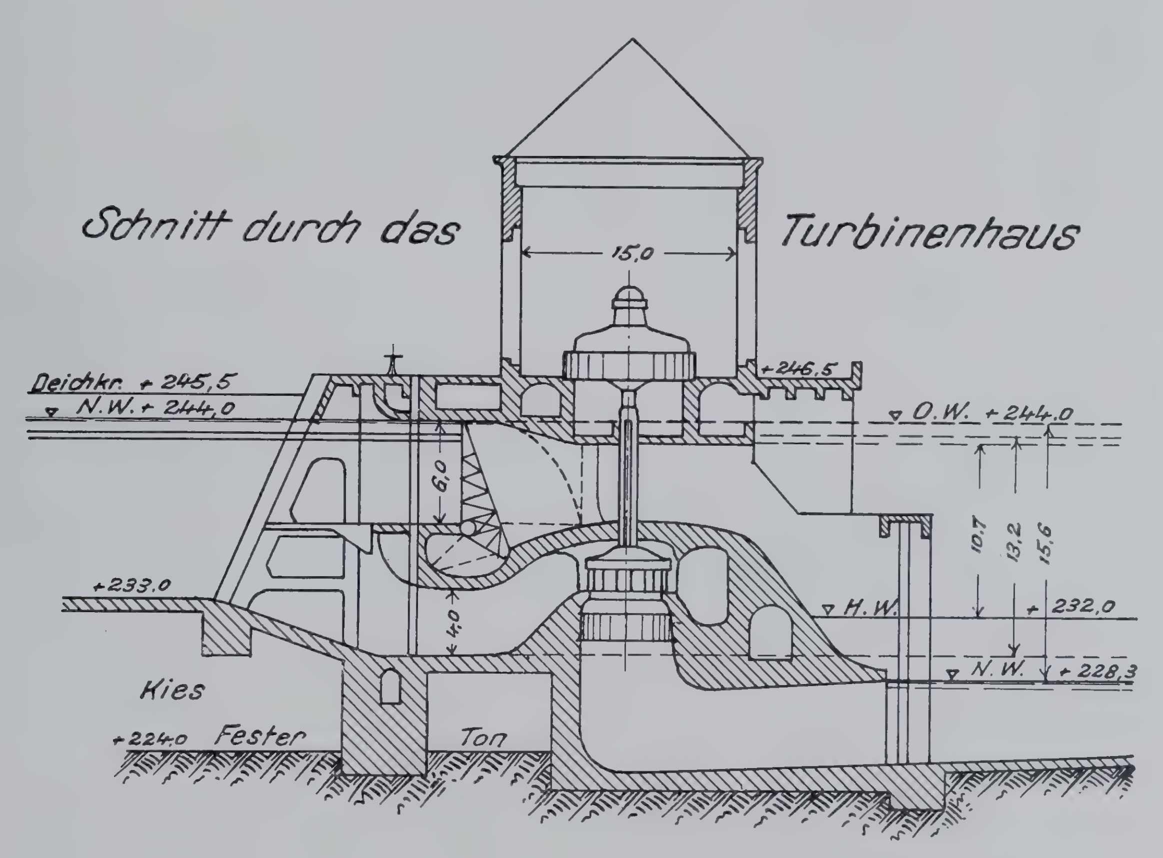


Abb. 5. Schnitt durch das Turbinenhaus mit Entlastungswehr.

Bei dem großen Nutzgefälle von etwa 6 m über H.W. kann das hier beschriebene Kraftwerk Kembs selbst bei höchstem Hochwasser im Rhein noch mit Vorteil arbeiten, was bei gewöhnlichen Flußkraftwerken ausgeschlossen ist. Es war bereits gesagt, daß K e m b s den Schlüssel für eine Fortsetzung des Seitenkanals nach Straßburg hin bildet. Die Einführung des Ablaufkanals in den Rhein ist dann sozusagen ein Provisorium und müßte wieder verbaut werden, sobald eine weitere Haltung angeschlossen wird. Die Durchdämmung des 200 m breiten und 12 m tiefen Ablaufkanals kann aber schwerlich ohne monatelange Unterbrechung der Schiffahrt ausgeführt werden. Diese Störung würde sich bei jeder folgenden Staustufe wiederholen. Man nimmt an, daß alle 5 Jahre ein Kraftwerk erstellt werden kann, sodaß die ganze Bauzeit $5 \times 8 = 40$ Jahre beanspruchen würde. Der Rheinschiffer, welcher sich im Bingerloch schon gegen eine einzige Schleusenanlage sträubt, denkt gewiß nur mit Schaudern an die Fahrt nach Basel, wenn er dabei einen 100 km langen Kanal mit 8 Schleusen passieren soll und auf französischem Gebiet allerlei Betriebs- und Zollschwierigkeiten ausgesetzt sein würde. Nicht unerwähnt bleibe, daß bei einem Kanal, dessen Haltungen teilweise 10—12 m über dem Gelände liegen, dauernd die Gefahr eines Dammbruches besteht, wenn sich im Dammkörper Undichtigkeiten herausbilden oder die Entlastungsvorrichtungen versagen. Bei dem ungeheuer großen Wasserinhalt einer Haltung würde ein Leerlaufen derselben im Rheintal unübersehbares Unheil anrichten.

Kommt das Kraftwerk Kembs in Betrieb, dann wird dort allerdings die „freie Stromschiffahrt" ihr Ende haben. Es wird sich daher für die Kanalisierungsstrecke bis hinauf zum Bodensee der Schiffahrtsbetrieb entsprechend umstellen müssen.

Nach vorstehenden Ausführungen kann man zusammenfassend etwa folgendes sagen: Mit dem Bau des Kraftwerks Kembs durch die „Oberrheinischen Kraftwerke zu Mülhausen" muß bei seiner hohen Wirtschaftlichkeit mit ziemlicher Sicherheit gerechnet werden. Durch den großen, schiffbaren Werkkanal wird die Isteiner Felsenschwelle umgangen, welche bei fortschreitender Spiegelsenkung des Rheins der Schiffahrt in Zukunft ein schweres Hindernis bilden würde. Die Kraftwerksanlage wird der Rheinschiffahrt keine besondere Erschwernis bereiten, sofern der Ablaufkanal zweckmäßig gestaltet wird und wenn von vornherein zwei gleichwertige Schleppzugschleusen mit 25-m-Torweite und ausreichender Kammerlänge mit größeren Vorhäfen hergestellt werden, da eine spätere Erweiterung aus örtlichen Gründen unmöglich sein wird.

Für die Weiterführung des sogenannten „Grand Canal d'Alsaçe" hat sich unter Beteiligung von verschiedenen Handelskammern eine französische Studiengesellschaft gebildet. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat bei den Verhandlungen am 10. 5. 1922 ausdrücklich festgestellt, daß die Bedingungen für das Kembser Werk in keiner Weise ihrer Entschließung bezüglich der weiteren Werke vorgreifen sollen.

Für die Weiterführung des Kanals liegt gegenwärtig kein zwingender Grund vor, denn der Kraftbedarf des oberen Rheingebiets kann sicherlich durch die große Kraftquelle Kembs und die Deutsch-Schweizerischen Werke oberhalb Basel noch auf eine lange Zeit gedeckt werden. Das bei Homburg geplante zweite Kraftwerk sollte daher nicht eher genehmigt werden, als bis sich durch den Betrieb von Kembs einwandfrei ergeben hat, daß die wichtigen Belange der Schiffahrt durch derartige Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

Es wird nunmehr Aufgabe der Rheinschiffahrtsinteressenten sein, für die baldige Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten auf der Strecke Straßburg-Kembs zu sorgen. Es muß noch vor einer Konzessionierung der zweiten Kraftstufe der Beweis erbracht werden, daß die geplante Stromregulierung in wirksamer Weise die vorhandene Rheinstraße verbessert und daß das allgemeine Interesse der internationalen Rheinschiffahrt schwerer wiegt, als das einseitige Geschäftsinteresse französischer Erwerbsgesellschaften.

Nachtrag.

Inzwischen hat die diesjährige Frühjahrstagung der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" in Straßburg stattgefunden und ihr Ergebnis ist öffentlich bekannt geworden. Die Kommission hatte sich bereits im Vorjahre mit dem Ausbau der Staustufe bei Kembs einverstanden erklärt, sie hat nunmehr das ihr von der Schweiz vorgelegte Regulierungsprojekt und ebenso das französische Seitenkanalprojekt geprüft und mit gewissen Vorbehalten und Bedingungen beide Projekte genehmigt, obgleich sie einander ausschließen! Sie hat es nicht als ihre Aufgabe angesehen, die Vor- und Nachteile der beiden Projekte im Interesse der Rheinschiffahrt zu erörtern und hat auch nicht die Kompromißlösung einer Kanalisierung des Rheinlaufs in Betracht gezogen.

Die Bedingungen für die Ausführung des Seitenkanals mit seinen 7 Schleusen sind, wenn sie ernst genommen werden, kaum oder nur mit großen Opfern zu erfüllen. Eine nachträgliche Verlängerung und Vertiefung der Schiffsschleusen während des Betriebs wird gar nicht ausführbar sein. Die Regelmäßigkeit der Wasserführung des Rheins wird durch den Betrieb der Kraftwerke, die ihm bis zu 850 m³/sec entziehen, zweifellos gestört werden. Die Durchdämmung der vorläufigen Ablaufkanäle an jeder Staustufe wird ohne monatelange Unterbrechung der Schiffahrt nicht möglich sein. Der bloße Hinweis auf Zusagen der französischen Regierung bezüglich des demnächstigen Kanalbetriebs kann nicht als genügend erachtet werden. Mit Recht haben daher die deutschen Bevollmächtigten sich bei der Abstimmung über die Beschlüsse der Stimme enthalten.

Die Frage, ob für die Strecke Kembs-Straßburg eine Rheinregulierung oder eine Kanalisierung oder der Elsasser Seitenkanal zur Ausführung gelangen soll, bleibt also nach wie vor ungeklärt. Eine endgütige Entscheidung könnte wohl nur durch ein zwischenstaatliches Schiedsgericht oder durch den Völkerbund auf Antrag der Schweiz herbeigeführt werden. Inzwischen sollte jedoch die Schweiz unverzüglich an die Ausführung des ihr ohne wesentliche Erschwernisse genehmigten Regulierungsprojektes herantreten und es darauf ankommen lassen, was die Franzosen tun werden. Von Deutschland sind keinerlei Schwierigkeiten zu befürchten. Vielleicht werden auch die beim Ausbau der Kembser Stufe noch zu machenden Erfahrungen und unerwartete Bau- und Finanzschwierigkeiten Frankreich zur Aufgabe seines mehr als gewagten Projekts eines „Grand Canal d'Alsaçe" zwingen.

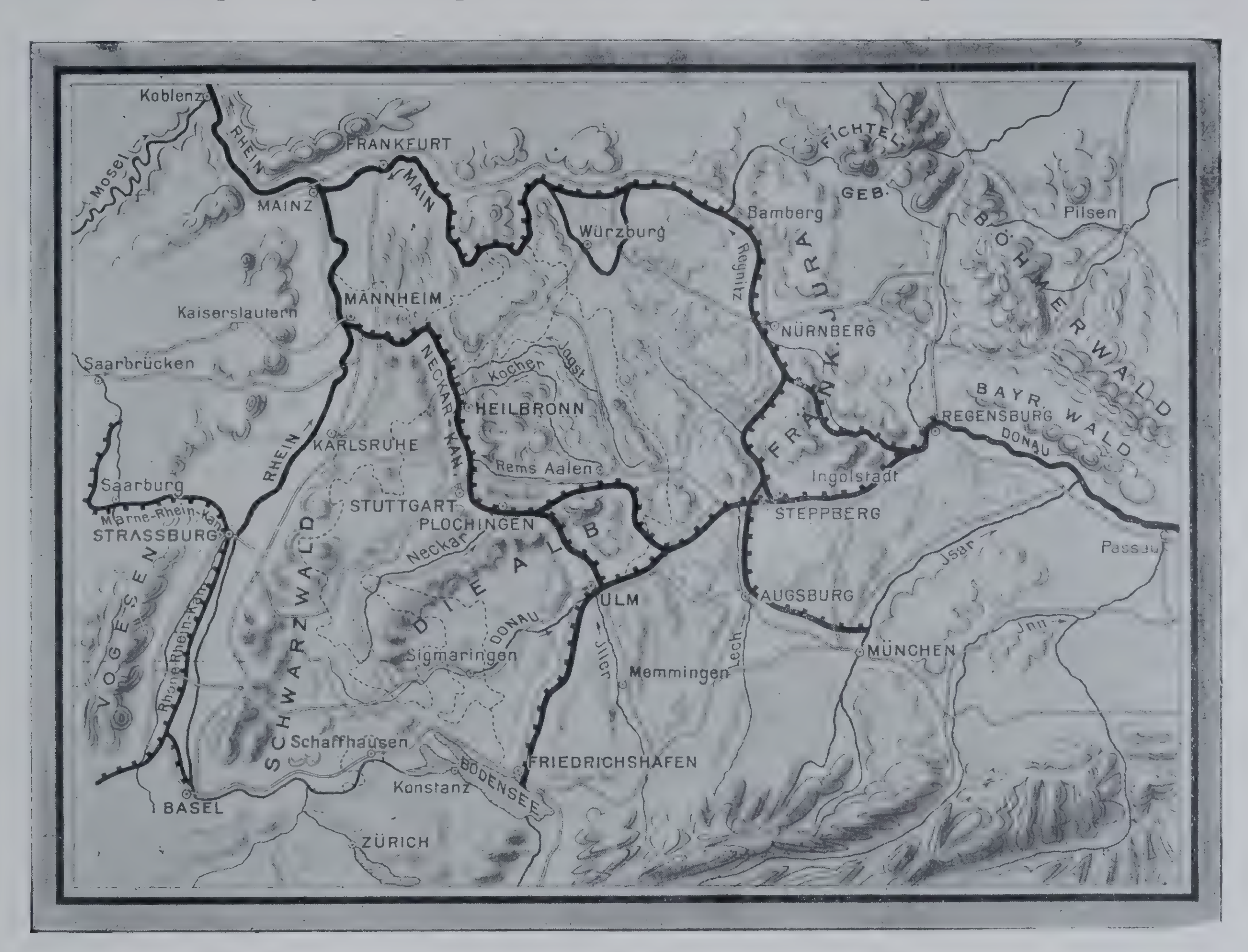
Der Neckarkanal und die südwestdeutschen Kanalprojekte.

Von Baudirektor Dr. Maier, Stuttgart.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens beginnt sich überall, und so auch bei uns in Deutschland, eine vollständige Umwälzung zu vollziehen. Noch stehen wir am Anfange dieser Entwicklung, deren endgültige Formen sich heute noch nicht klar übersehen lassen. Wir wissen zunächst nur das eine, daß wie die Landstraße, die älteste Trägerin des Verkehrs, durch das Auto wieder zu neuer Blüte gekommen ist, auch den Wasserstraßen künftighin wieder eine erhöhte Bedeutung zufallen wird.

Die Ursachen hiervon sind teils technischer, teils wirtschaftlicher, teils politischer Art. Schon während des Krieges hat es sich gezeigt, daß die Transportfähigkeit der Bahnen — bei aller Anerkenung ihrer hohen Leistungen — Grenzen hat, ein Umstand, der für uns oft genug peinlich in Erscheinung trat. Heute stehen wir, diesmal als Folge des Londoner Abkommens mit seinen hohen finanziellen Anforderungen an unsere Wirtschaft, erneut am Beginn einer aufs höchste gesteigerten Verkehrsentwicklung, für

deren technische und wirtschaftliche Bewältigung die Eisenbahnverwaltung stärkere Zugkräfte und größere Wagentypen und infolge der höheren Dienstgewichte der Lokomotive den Umbau bezw. die Verstärkung unzähliger Brücken vornehmen muß; aber auch hierbei sind relativ enge Grenzen technischer und finanzieller Natur gesteckt. Man wird daher an der Tatsache nicht ohne weiteres vorbeikommen können, daß ein 1200 t-Schiff in einer Einheit vier volle Güterzüge mit je dreißig Wagen zu fassen vermag und daß dessen Anschaffungs- bezw. Unterhaltungskosten je t etwa den vierten Teil derjenigen von Eisenbahnwagen betragen. Damit ergibt sich ohne weiteres, daß, zumal bei großen Entfernungen, die reinen Beförderungskosten bei der Schiffahrt unter allen Umständen geringer sein müssen, als bei der Bahn. Es ist dies ein Faktor, der im Rahmen einer auf stärkste Einsparungen angewiesenen Volkswirtschaft unbedingt beachtet werden muß, wo immer die Möglichkeit sich hierzu bietet.



Die Betriebskosten des Verkehrs spielen naturgemäß in den Gebieten unseres Reiches eine besonders wichtige Rolle, die weitab von den Seehäfen und den Rohstoffgebieten liegen, wie dies in Südwestdeutschland der Fall ist. Sind es doch vielfach nur die Frachtunterschiede, die heute im Konkurrenzkampf den Ausschlag geben. Es muß dankbar anerkannt werden, daß die Reichsbahnen bisher diesem Umstand durch weitgehende Staffelung ihrer Tarife Rechnung getragen haben. Man wird sich aber darüber klar sein müssen, daß diese mit dem Inkrafttreten des neuen Reichsbahngesetzes in erster Linie Träger der Reparationen geworden und dadurch zu schärfster Kalkulation gezwungen sind. Es ist wenig wahrscheinlich, daß Staffel- und Ausnahmetarif, soweit sie unter den Selbstkosten liegen, von längerem Bestand sein werden, nachdem unsere Bahnen dem deutschen Einfluß doch immerhin stark entrückt sind und aufgehört haben, wie bisher ein Instrument zur Förderung der deutschen Wirtschaft zu sein.

Es ist daher begreiflich, daß man besonders in Südwestdeutschland die kommenden Dinge mit banger Sorge verfolgt. Haben doch unter den relativ günstigen Vorkriegsverhältnissen aller Fleiß und alle Tatkraft der südwestdeutschen Bevölkerung nicht dazu ausgereicht, um in der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung gleichen Schritt zu halten mit den verkehrs- und wirtschaftsgeographisch günstiger gelegenen Gebieten im Bereiche der bestehenden Wasserstraßen und Rohstoffplätze. Wieviel weniger wird dies unter den heutigen Verhältnissen, die ohnedies für die Qualitätsindustrie Südwestdeutschlands nicht sonderlich günstig sind, der Fall sein müssen, wenn es nicht gelingt, die Belastungen durch die Transportkosten, vor allem für die Massengüter, niedrig zu halten?

Diese Sorge rückt deshalb den Gedanken eines Schiffsweges, der, von Mannheim ausgehend, auf dem Wege über den Neckar den Rhein mit der Donau und von Ulm aus die Donau mit dem Bodensee verbindet, immer wieder stark in den Vordergrund. Es liegt auf der Hand, daß diese Großschiffahrtsstraßen neben einer wesentlichen Frachtenverbilligung durch den kontinentalen Durchgangsverkehr vom Rhein- zum Donaugebiet eine außerordentlich starke Befruchtung und Stärkung der ganzen südwestdeutschen Wirtschaftskraft zur Folge haben müssen. Deshalb ist es auch kein Wunder, daß der Südwestdeutsche Kanalverein, als er mit seinen großen Plänen vor mehreren Jahren an die Oeffentlichkeit trat, den kräftigsten Widerhall in der ganzen südwestdeutschen Bevölkerung fand. In jahrelanger mühevoller Arbeit ließ er durch

namhafte Techniker und Firmen umfangreiche Entwürfe anfertigen. Parallel damit ging die Projektierungsarbeit bei den staatlichen Behörden für die zunächst zur Ausführung gelangenden Strecken, sodaß nunmehr vollständige Entwürfe eines zusammenhängenden südwestdeutschen Wasserstraßennetzes für das 1200 t-Schiff vorliegen, und zwar

1. für die Neckarkanalisierung von Mannheim bis Plochingen,
2. für die Neckar-Donau-Verbindung von Plochingen bis Ulm,
3. für die Donau-Bodensee-Verbindung von Ulm bis Friedrichshafen,
4. für die Schiffbarmachung der oberen Donau von Ulm bis Kelheim.

Im folgenden seien diese Wasserstraßenprojekte im einzelnen kurz beschrieben:

Auf dem Neckar besteht zwischen Mannheim und Heilbronn bezw. Lauffen schon seit dem Jahre 1878 eine Kettenschleppschiffahrt mit einem Bergverkehr von durchschnittlich rd. 130 000 t und einem Talverkehr von etwa 250 000 t. Dieser Schiffahrtsbetrieb leidet schwer unter dem schnellen und großen Wechsel der Wasserstände und der bei Niederwasser zu geringen Fahrtiefe. Für die Schiffbarmachung des Neckars für den 1200 t-Kahn im Anschluß an den Rhein konnte deshalb nur eine Kanalisierung des Flusses in Frage kommen, zumal sich an den 26 Staustufen durch den Einbau der Wehre die Ausnutzung der an ihnen zusammengefaßten Wasserkräfte ermöglichen läßt. Der Neckar hat eine mittlere Wasserführung von rd. 38 cbm bei Plochingen, 68 cbm bei Heilbronn, 80 cbm bei Mannheim, und ein Gesamtgefälle von Plochingen bis Mannheim von etwa 160 m. Einschließlich der bestehenden Werke auf dieser Strecke läßt sich eine mittlere Jahresleistung von ca. 80 000 PS und eine Jahresarbeit von ca. 400 Millionen Kilowattstunden erzielen. Dieser Kraftgewinn ist um so wertvoller, als die einzelnen Werke zum größeren Teil inmitten eines industriereichen Absatzgebietes liegen. Der rd. 200 km lange Schiffahrtsweg wird teils im Flußlauf selbst, teils in Seitenkanälen geführt. Es handelt sich demnach um eine Kraftwasserstraße. Um über das bisher noch unbekannte Zusammenwirken von Schiffahrt und Wasserkraft Aufklärung zu erhalten, ließ der Südwestdeutsche Kanalverein eingehende praktische Versuche über Schleusenfüllungen und Werksbetrieb am Neckarkraftwerk Poppenweiler der Stadt Stuttgart vornehmen, die ein befriedigendes Resultat ergaben.

Die verkehrswirtschaftlichen Vorstudien für das ganze Unternehmen wurden im Reichsverkehrsministerium nach den üblichen bewährten Berechnungsmethoden mit dem erfreulichen Ergebnisse durchgeführt, daß das Einflußgebiet der Neckarschiffahrt trotz des Wettbewerbs der Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl und Aschaffenburg außerordentlich umfangreich ist und weit nach Bayern und Vorarlberg hineinreicht. Die auf Grund der Verkehrsverhältnisse von 1913 ermittelten Verkehrsmengen, die auf den kanalisierten Neckar übergehen werden, sind für den Bergverkehr zu rd. 3,7 Millionen t, für den Talverkehr zu rd. 0,8 Millionen t, im ganzen also etwa zu 4,5 Millionen t, errechnet worden und erbringen nach den Vorkriegssätzen ca. 4,4 Millionen Mark jährlich an Schiffahrtsabgaben.

Von Plochingen aus bis zur Donau bei Ulm sind es noch rd. 65 km. Auf der Strecke von Plochingen bis Geislingen bieten sich wenig technische Schwierigkeiten. Diese ergeben sich erst beim Aufstieg zur Albhöhe, für welche mit Rücksicht auf die Wasserbeschaffung in die Scheitelhaltung voraussichtlich Schiffshebewerke Verwendung finden dürften, wofür bereits verschiedene konstruktiv vortrefflich durchgeführte Lösungen vorliegen, die aber bis zur Verwirklichung des Projekts zweifellos noch weiterhin verbessert und vereinfacht werden.

Die Scheitelhaltung, welche die ganze Albfläche durchquert, ist 23 km lang. Ihre Wasserspeisung kann durch nächtliches Hochpumpen von Donauwasser oder auch durch direkte Ueberleitung von Ueberschußwasser aus der Iller mit natürlichem Gefälle — ähnlich dem Lechzubringer beim Rhein-Main-Donau-Kanal — erfolgen. Da sich die lange Scheitelhaltung innerhalb gewisser Grenzen als Speicher ausbilden läßt, wäre auch die Gewinnung von hochwertigem Spitzenstrom an den am Albabstieg und an den Staustufen zwischen Geislingen und Plochingen zu errichtenden Kraftwerken möglich.

Bei den hier vorliegenden örtlichen Verhältnissen ist es naheliegend, daß auch der Gedanke der Führung des Schiffahrtswegs in einem Stollen unter dem Rücken der Schwäbischen Alb hindurch geprüft worden ist. Bei den großen Abmessungen, die auch nur ein einschiffiger Tunnel erfordern würde, war das ursprüngliche Ergebnis dieser Untersuchungen nicht sonderlich günstig, jedoch neuerdings etwas verbessert durch den Vorschlag, den Tunnel mit Stauanlagen im Illergebiet in Verbindung zu bringen und zur Ueberleitung von Ueberschußwasser ins Neckargebiet zu benützen, das von Geislingen bis Mannheim mit einem Gefälle von ca. 300 m nutzbar gemacht werden könnte.

Die Stadt Ulm, als künftiger Schnittpunkt dreier großer Schiffswege, hat in richtiger Erkenntnis dieses für seine weitere Entwicklung überaus wichtigen Umstandes bereits umfangreiche Hafenbauten projektiert. Im Westen der Stadt findet sich günstiges Gelände für die Anlage großer Hafenbecken mit dem Charakter eines Industriehafens, während sich im Osten der Stadt linksufrig in der Friedrichsau Gelegenheit zur Anlage des als Handels- und Umschlagshafen gedachten Osthafens bietet. Von hier aus werden die Schiffe ihren Weg auf der „oberen Donau", wie man die Donaustrecke von Ulm bis Regensburg bezeichnet, antreten.

Der Ausbau der oberen Donau, die das wichtige Bindeglied für den Wasserstraßenverkehr vom Westen nach dem Osten werden wird, ist eine bayerische Angelegenheit. Für ihre Schiffbarmachung, die mittels Seitenkanälen erfolgen soll, liegen mehrere Entwürfe vor, wobei der vom Verband „Obere Donau" aufgestellte Plan mehr den Bedürfnissen der an der Donau gelegenen Städte Rechnung zu tragen sucht, während die verschiedenen Varianten der staatlichen Projekte mehr den Gesichtspunkt eines leistungsfähigen, durchgehenden Schiffswegs und Gewinnung wertvoller Wasserkräfte betonen. Es wird sich ohne große Schwierigkeit aus den verschiedenen Projekten ein günstiger Bauentwurf feststellen lassen, der beide Gesichtspunkte nach Möglichkeit befriedigt. Wesentlich erleichtert wird der Ausbau der oberen Donau dadurch, daß auf der etwa 140 km langen Strecke mit einem verfügbaren Gefälle von 144 m und einer Nutzwassermenge bis zu 150 cbm/sec. Wasserkräfte von etwa 145 000 PS gewonnen werden können, was ungefähr einer Jahresarbeit von 800 Millionen Kilowattstunden entspricht. Es ergibt sich hierbei ein relativ günstiger Gestehungspreis, so daß auch unter den heutigen Verhältnissen noch mit der Uebernahme eines erheblichen Teils der Jahreskosten des Schiffswegs durch die Wasserkraft gerechnet werden darf.

Als letzter Teil des künftigen südwestdeutschen Wasserstraßennetzes ist die Verbindung von der Donau bei Ulm bis zum Bodensee bei Friedrichshafen und zum Oberrhein, dessen Schiffbarmachung unter gleichzeitiger Wasserkraftausnützung

ja bekanntlich der Rheinschiffahrtsverband Konstanz betreibt, zu nennen. Es handelt sich hierbei um einen reinen Schleusenkanal von 103 km Länge mit natürlicher Speisung der Scheitelhaltung. Der Kanal nimmt vom Ulmer Osthafen seinen Ausgang und folgt im großen und ganzen der Bahnstrecke Ulm-Friedrichshafen, ohne auf allzugroße Schwierigkeiten zu stoßen. Die Zahl der Schleusen beträgt 22, wobei eine aus 10 Schleusen bestehende Schleusentreppe bei Mochenwangen besonderes Interesse bietet. Durch natürliche Zuflüsse zur Scheitelhaltung kann bei Anwendung von Sparschleusen deren Wasserverbrauch bis zu einem Jahresverkehr von rd. 3 Millionen t vollständig gedeckt werden. Das darüber hinaus erforderliche Wasser ist aus den Haltungen der Nordrampe unschwer hochzupumpen.

Es ist verständlich, daß die Verwirklichung dieser großen Zukunftspläne bei der auf Jahrzehnte hinaus geschmälerten finanziellen Basis den zähen und unbeirrten Willen von Generationen erfordern wird, zumal es auch noch technische Schwierigkeiten mancherlei Art zu überwinden gilt. Die Gegenwart mit ihrer starken Ueberteuerung gegenüber den Vorkriegszeiten und den hohen Zinssätzen, welche die Bau- und Jahreskosten bei Ueberlandkanälen ins Maßlose anwachsen lassen, ist ganz allgemein der Durchführung großer Kanalbauten abhold. Bei Flußkanalisierungen liegt die Sache etwas günstiger, weil hier der Ertrag aus den gleichzeitig nutzbar gemachten Wasserkräften zur Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten beizutragen vermag. Es liegt im Zuge der Zeit, daß dieser Beitrag der nach den ursprünglichen Berechnungen teilweise den gesamten Jahresaufwand für den Schiffsweg einschließlich der Wasserkraftanlagen ausmachte, stark zurückgegangen ist, weil einerseits infolge der hohen Ausbaukosten, andererseits aber auch infolge der verbesserten Wärmewirtschaft und der relativ weniger gestiegenen Kohlenpreise die Bewertung der Wasserkraft in den letzten Jahren eine ungünstigere geworden ist. Man wird deshalb, so lange die gegenwärtige Ungunst der Verhältnisse andauert, nur langsam und schrittweise vorwärtskommen. Man wird sich aber auch darüber klar sein müssen, daß die am Oberrhein zwischen Straßburg und Basel geschaffene politische Lage, wodurch unser westlicher Nachbar auf 160 km Länge in den Besitz der linken Stromhälfte gelangt ist, die deutschen Belange aufs empfindlichste gefährdet und daß hierdurch unter Umständen die „innere" Linie Mannheim-Ulm-Bodensee an Bedeutung gewinnt.

Inzwischen gilt es allerdings, unsere geschwächte Finanzkraft auf die erste Etappe der Neckarkanalisierung zu konzentrieren. Hier hat die Neckar-Aktiengesellschaft seit ihrer Gründung im Jahre 1921 schon ganz beträchtliche Leistungen vollbracht. An sieben Staustufen wurde damals mit der Arbeit begonnen. Zwei hiervon, die Staustufe Unter- und Obertürkheim, deren beschleunigter Ausbau durch Bahnverlegungen und infolge schlechter Hochwasserverhältnisse drängte, sind fertiggestellt. Die Bauarbeiten an den Stufen Ladenburg, Horkheim und Obereßlingen mußten vorerst eingestellt werden, um die Mittel für die Vollendung der beiden weiteren Staustufen Wieblingen und Neckarsulm freizubekommen. Diese beiden letzteren Stufen stehen unmittelbar vor ihrer Vollendung und werden eine jährliche Krafterzeugung von rd. 65 Millionen Kilowattstunden ergeben.

Wenn man heute auf das in der allerschlimmsten Zeit und unter Verhältnissen von unsäglicher Schwierigkeit Erreichte zurückblickt, so wird man auch weiterhin die Hoffnung hegen dürfen, daß es gelingen wird, in den folgenden Jahren den Schiffsweg bis zum nächsten Zielpunkt, der Industriestadt Heilbronn, vorzutreiben. Die in der ganzen Welt bekannte Tatkraft und der zähe Wille der Schwaben, die immer dann zur vollen Geltung gelangen, wenn es gilt, Schwierigkeiten zu überwinden, werden jedenfalls für alle Zeiten ernste Triebkräfte bleiben, denn es geht hier nicht um Liebhabereien, sondern um Lebensnotwendigkeiten — entweder ein langsames aber sicheres Verkümmern oder — wenn auch erst nach mühsamem Kampf — Entwicklung und Aufstieg.

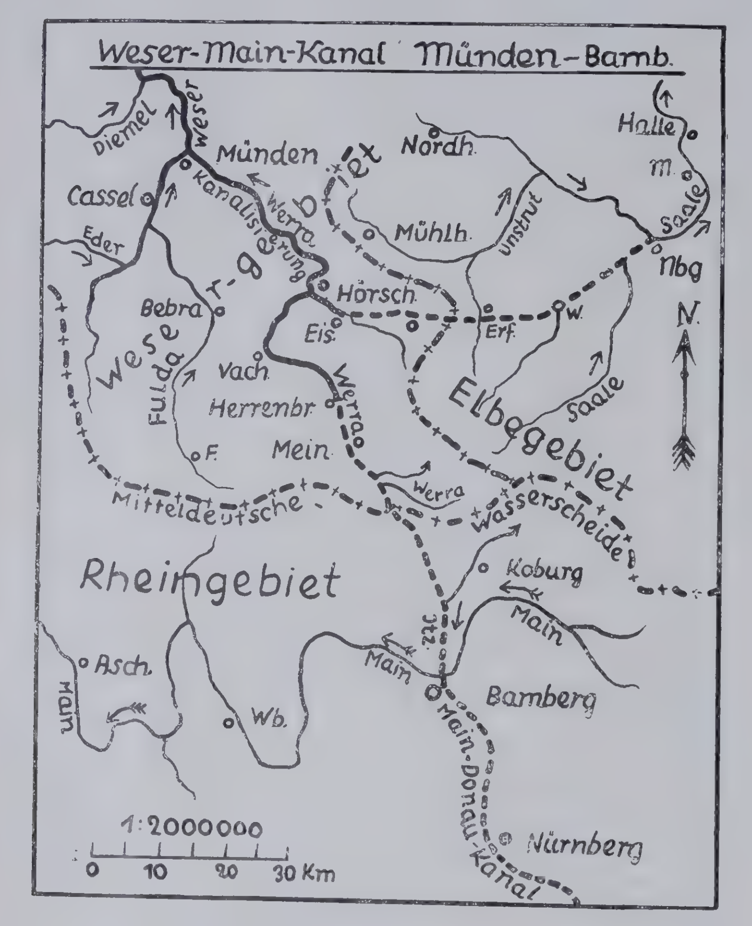
Der Weser-Main-Kanal Münden—Bamberg.

Von A. Brandt, Geh. Oberbaurat, Berlin-Steglitz.

In der Mitte zwischen den beiden größten deutschen Strömen Rhein und Elbe, die ihre Wasser weit von Süden herholen und nach Durchbrechung der entgegenstehenden Gebirgsriegel dem Nordmeer zusenden, liegt die gleichfalls der Nordsee zuströmende Weser, der einzige von fremder Willkür verschont gebliebene Strom Deutschlands. Rechts und links von den großen bnachbarten Stromgebieten eingeengt, im Süden durch die mitteldeutsche Wasserscheide abgeriegelt, steht sie in ihrer Wasserführung wie in ihrer Bedeutung für den Verkehr ebenso hinter den von der Natur bevorzugten Nachbarströmen zurück, wie ihr Hauptmündungshafen Bremen hinter den Welthäfen an den Mündungen des Rheins und der Elbe. Was der Weser fehlt — und weder die bisherigen Verbesserungen noch die bald zu erhoffende volle Kanalisierung können hierin Wandel schaffen — ist ein weit nach Süden bis zum Main und weiterhin bis zur Donau ausgreifendes Hinterland. Diesen schon vor fast 300 Jahren von weitblickenden Fürsten empfundenen Mangel durch Verlängerung der Weserwasserstraße nach Süden zu beseitigen, hat sich der Werra-Kanal-Verein zur Aufgabe gestellt.

Zwar hatte der Verein anfangs seine Bestrebungen auf die Kanalisierung der unteren Werra bis Wernshausen beschränken wollen, doch wurde im Zusammenarbeiten mit den bayerischen, den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße betreibenden Kanalfreunden bald das größere Ziel erkannt und verfolgt: die Fortführung der Werrastraße über die Thüringer Wasserscheide bis zum Anschluß an den bei Bamberg vom Main nach Süden abzweigenden Kanal zur Donau. Hierdurch wird das fehlende Mittelglied eines nur wenig von der Geraden abweichenden künftigen Wasserwegs von der Nordsee bis zur Donau hergestellt, der Verkehr eines großen Teiles von Thüringen, von Bayern und den Donauländern an die deutschen, in scharfem Wettbewerbe mit den belgischen und holländischen Seeplätzen stehenden Nordseehäfen gekettet und damit die Wohlfahrt nicht nur der berührten

Landesteile, sondern ganz Deutschlands gefördert werden. Der Anschluß an den Main in einem westlich von Bamberg liegenden Punkte würde diesen Zielen nicht in gleichem Maße gerecht werden.



Es gelang dem Werra-Kanal-Verein, für seinen großzügigen Plan trotz der Not der Nachkriegszeit nicht nur die tatkräftige Unterstützung weiter Verkehrskreise Nord- und Süddeutschlands, sondern auch die des Reiches und der beteiligten Länder, Preußens, Bayerns und Thüringens zu gewinnen: durch ein staatliches in Eisenach eingerichtetes Vorarbeitenamt wurde in den Jahren 1920—23 unter Mitwirkung des Vereins ein vollständiger Entwurf für die Wasserstraße Münden—Bamberg nebst technischer und wirtschaftlicher Begründung ausgearbeitet.

War auch nach obigem für diesen Entwurf der Anfangs- und der Endpunkt, Münden und Bamberg, festgelegt, so blieben doch für die Linienführung zwischen ihnen zwei schwerwiegende Fragen zu lösen. Die eine war: sollte man von Münden aus zunächst nicht die Werra, sondern die bereits bis Cassel kanalisierte Fulda und dann weiter die Fulda bis etwa Bebra wählen? Von hier aus wäre dann die schmale Wasserscheide bis zum Anschluß an die Werra etwa bei Vacha zu überschreiten und dann erst die Werra zu verfolgen. Diese auf den ersten Blick bestechende Lösung — sie kürzte die Linie um etwa 14 km ab und schloß die Stadt Cassel unmittelbar an die neue Wasserstraße an — mußte ausscheiden. nicht nur wegen der Kosten und betrieblichen Nachteile bei Ueberschreitung dieser Nebenwasserstraße, mehr noch, weil durch die Ausschaltung der untersten Werrastrecke aus dem Plan die zur wirtschaftlichen Stützung des Unternehmens unentbehrliche Ausnützung der Wasserkräfte eine zu bedeutende Einbuße erlitt. Die Stadt Cassel erhält bei dieser Lösung ihren Anschluß an den Kanal mittels der kanalisierten Fuldastrecke nach Münden. Sodann war die Entscheidung darüber schwierig, an welcher Stelle und in welcher Höhe, ob mittels Tunnels oder offenen Einschnitts die Hauptwasserscheide zwischen Werra und Main in wirtschaftlichster Weise zu überschreiten sei. Ein Tunnel von 9 km Länge gestattete zwar die Senkung der Scheitelhaltung um 47 m, erforderte aber bei den schwierigen geologischen Verhältnissen ungewöhnlich hohe Baukosten; diese und die bei Befahrung eines solchen langen Tunnels zu befürchtenden Betriebserschwernisse gaben den Ausschlag zugunsten des offenen Scheiteleinschnitts; damit war dann auch die Linienführung in der Scheitelstrecke gegeben.

Von den sonstigen Grundlagen für die Entwurfsbearbeitung ist zunächst die Wahl der Schiffsgröße und des Beförderungsmittels zu erwähnen. Trotz weitergehender, bei der Main-Donau-Wasserstraße auch zur Ausführung bestimmter Wünsche beschränkte man sich auf das von Sympher für Hauptwasserstraßen vorgeschlagene 1000-t-Schiff, das als Kanalschiff von 80 m Länge, 9,20 m größter Breite und 2,00 m Tauchung oder als Flußkanalschiff von derselben Länge, jedoch mit 10,50 m Breite und 1,60 m Tiefgang gedacht ist; ein Schleppzug soll in der Regel aus dem Schlepper und einem solchen Schiff bestehen. Hieraus ergab sich für die Schleusenkammern eine Nutzlänge von 110 m bei 12,0 m lichter Weite und 3,0 m Mindesttiefe. Das für den Schleppbetrieb und seine Kosten wichtige Verhältnis zwischen dem größten eingetauchten Schiffsquerschnitt und dem benetzten Kanalquerschnitt wurde zu mindestens 1 : 4,5, also ausreichend, bemessen. — Die Zahl der Gefällstufen tunlichst zu beschränken, war nicht nur eine Forderung der Schiffahrt, auch die möglichst weit gehende Ausnutzung der zu gewinnenden Wasserkräfte wies auf hohe Gefällstufen, also auf eine möglichst geringe Zahl von solchen hin.

Die nach vorstehenden Grundzügen entworfene Wasserstraße steigt von der Weser bei Münden (Mittelw. + 117 m NN), das Tal der Werra verfolgend und eine vollständige Kanalisierung dieses Flusses bildend, zunächst in 170 km Länge mit 34 Staustufen über Witzenhausen, Eschwege, Hörschel und Vacha bis Herrenbreitungen (+ 252 m NN) auf. Von hier ab bis Bamberg bildet sie durchweg einen selbständigen Kanal. Zunächst verläuft dieser noch im Tal der Werra über Meiningen und steigt dabei mit 5 Schleusenstufen von zusammen 42 m Höhe bis Ritschenhausen; hier werden die Schiffe um 62 m auf die offene Scheilhaltung (+ 356 m NN) gehoben, und zwar mittels einer sich der Geländeneigung anpassenden schiefen Ebene 1 : 10. Der Abstieg vom Scheitel zum Main hin vollzieht sich, wiederum unter dem Zwang des Geländes, zunächst durch ein senkrechtes Hebewerk von 38 m Höhe, weiterhin durch zwei Hebewerke von geringerem Hub und durch 7 Schleusen, wobei die Linie kleinere Bachtäler und schließlich das Tal des bei Bamberg in den Main mündenden Flüßchens Itz benutzt; die letzte Schleuse vermittelt den Uebergang zur untersten Haltung des künftigen Großschiffahrtswegs zur Donau mit der Spiegelhöhe + 231 m NN. Von der im ganzen 285 km langen Strecke Münden—Bamberg entfallen: 197 km mit 40 Hebungen auf den Anstieg zur Scheitelhaltung, 17 km auf diese und 71 km mit 10 Gefällstufen auf den Abstieg zum Main hin.

Für die Ueberschreitung eines Gebirges von ähnlicher Höhe wie hier durch eine neuzeitliche Wasserstraße bieten die bisherigen Kanalbauten Deutschlands und der angrenzenden Länder kein Beispiel, es konnte daher bei der Wahl der hier notwendigen außergewöhnlichen Schiffshebewerke auf vorhandene bewährte Ausführungen nicht zurückgegriffen werden, man mußte unter den von hervorragenden Sonderfirmen dieses Gebiets gebotenen Entwürfen das Beste wählen, dabei wurde wegen

der gegen eine Trockenförderung großer Schiffe bestehenden und bisher nicht gehobenen Bedenken grundsätzlich nur Naßförderung ins Auge gefaßt. Für die bei Ritschenhausen den 62 m hohen Aufstieg zum Scheitel vermittelnde geneigte Ebene 1 : 10 erschien am geeignetsten die von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg vorgeschlagene Lösung: der das Schiff nebst Schlepper aufnehmende, auf einem Wagen ruhende wassergefüllte Trog von 110 m Länge steht quer zur Fahrrichtung. In dem etwa 22 m breiten Raum zwischen den beiden Schienengruppen für den Wagen bewegen sich auf besonderen, tiefer liegenden Gleisen ebenfalls in der Neigung 1 : 10 ungeheure Walzen, die das Gegengewicht für den Wagen bilden, der elektrische Antrieb hat daher nur die Reibungs- und Windwiderstände zu überwinden. Bei den auf der Mainseite geplanten 3 senkrechten Hebewerken, das größte von 38 m Hub, entschied man sich für ein Gegengewichtswerk nach dem von der Firma Dyckerhoff & Widmann im Verein mit 3 anderen hervorragenden Werken ausgearbeiteten Entwurf: der Schiffstrog hängt an 300 starken Stahlseilen, die ein System von Gegengewichten tragen, er wird an den 4 Ecken durch Schraubenspindeln bewegt und geführt. Der Abschluß des Troges und der in ihrem Wasserspiegel etwas wechselnden Haltungen sowie der Anschluß an diese geschieht hier in einfacher Weise durch Hubtore, wogegen bei der geneigten Ebene besondere Hülfseinrichtungen für den Anschluß erforderlich werden. — Die Anordnung der Staustufen auf der kanalisierten Werrastrecke — Walzenwehr nebst Fischpaß, am einen Ufer die Kammerschleuse, am andern die Kraftwerksanlage — bietet nichts vom üblichen Abweichendes, die unschädliche Abführung der größten Hochwassermenge ist besonders berücksichtigt; auf der eigentlichen Kanalstrecke werden die Kammerschleusen zur Erzielung einer Wasserersparnis von 65 % der Kammerfüllung mit Sparbecken ausgestattet. Die jährliche Verkehrsleistung der Schleusen ist bei 270 Betriebstagen zu 16 Arbeitsstunden und bei täglich 10 einfachen und 10 Doppelschleusungen sowie bei durchschnittlich halber Ladung der 1000-t-Schiffe zu etwa 4 Millionen t berechnet und dem entspricht auch die Jahresleistung der Hebewerke; bei letzteren kann durch eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit und geeignete Hilfsanlagen eine Mehrleistung erzielt werden, bei den Kammerschleusen ist der spätere Ausbau zweiter Schleusen im Plan vorgesehen.

Für die Speisung der Wasserstraße reicht auf der Kanalisierungsstrecke der Werra die Wassermenge dieses Flusses in trockner Zeit und bei gleichzeitigem starkem Verkehr nicht ganz aus, es sind vielmehr Ausgleichbecken von mindestens 35 Mill. cbm Nutzinhalt erforderlich. Hierfür sind im oberen Werragebiet unter Vermeidung der Ueberstauung von größeren Ortschaften und landwirtschaftlich wertvollem Gelände 2 Talsperrenentwürfe bearbeitet, einer im Tal der Schleuse bei Kloster Veßra, der andere in einem Seitental der Hasel, eines Zubringers der Schleuse; der hierdurch auf 4 cbm/Sek. zu steigernde Mindestabfluß der Werra dicht unterhalb Ritschenhausen genügt auch für die Speisung der Scheitelhaltung mittels Pumpwerks, soweit diese Haltung nicht durch kleine natürliche Zuflüsse gespeist wird. Auf dem Main-Abstieg ist nur bei den 3 untersten Stufen eine Speisung aus der Itz möglich, sie muß allerdings durch eine Talsperre von 12 Mill. cbm im Itztal oberhalb Koburg ergänzt werden, bei den anderen Stufen der Mainseite ist neben Heranziehung kleiner Quellfläche ein Aufpumpen von der Itz her vorgesehen.

Die Ausnutzung der Wasserkraft an allen Staustufen mit nicht zu geringer Wassermenge, besonders im Werratal, aber auch an den Talsperren, ist ein unbedingtes Gebot der Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens und daher im Kanalentwurf mit besonderer Sorgfalt behandelt, als zweckmäßigste Ausbaugröße für die Turbinenanlagen ergab sich diejenige Wassermenge, die an mindestens 60 Tagen jährlich vorhanden ist oder überschritten wird. Die Mitbenutzung längerer Schleusenoberkanäle zur Zuleitung des Triebwerkwassers hat sich im Werratal nicht überall vermeiden lassen, doch soll die Fließgeschwindigkeit in diesen Kanälen nicht über das der Schiffahrt noch nicht nachteilige Maß von 0,60 m/Sek. gesteigert werden. Nach Abzug des für den Betrieb der Wasserstraße und zur Entschädigung bestehender Triebwerke erforderlichen Bedarfs bleiben etwa 215 Mill. kWh jährlich zum Verkauf verfügbar.

Der Anlage von Stichkanälen als Verkehrszubringern zum Hauptkanal setzt der Gebirgscharakter der durchschnittenen Landschaften enge Grenzen. Der im Entwurf mit bearbeitete, aber nicht veranschlagte 23 km lange Stichkanal auf der Mainseite, der die Stadt Koburg anschließen soll, erscheint bei seiner schwierigen und kostspieligen Anlage und seiner nur örtlichen Verkehrsbedeutung zurzeit nicht als wirtschaftlich gerechtfertigt. Im Gegensatz hierzu wird der bei Hörschel vom Werra-Main-Kanal nach Osten abzweigende 6 km lange Stichkanal nach Eisenach nicht nur für diese Industriestadt von großer Bedeutung sein, er dient auch als Ausgangspunkt für die von weiten Kreisen Thüringens dringend befürwortete Wasserstraße über Gotha, Erfurt und Weimar zur oberen Saale und damit zum thüringisch-sächsischen Industriegebiet; aus beiden Gründen wurde dieser aussichtsreiche Stichkanal in den Entwurf und die Veranschlagung des Hauptkanals einbezogen.

Die Baukosten der sonach 285 + 6 km langen Weser-Main-Wasserstraße einschließlich der Kraftwerke sind auf Grund eingehender Massenermittelungen nach Vorkriegspreisen zu 321 550 000 ℳ veranschlagt, das sind 1 105 000 ℳ für das km, die jährlichen Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Schiffahrtswegs, der Kraftanlagen usw. werden einschl. Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu rund 23,4 Mill. ℳ geschätzt.

Bei den Untersuchungen des Entwurfs über Verkehrsgröße und Wirtschaftlichkeit ist von zwei vorerst noch nicht erfüllten Voraussetzungen ausgegangen: daß die ganze Weser bis Münden hinauf für den stets ungehinderten Verkehr vollbeladener 1000-t-Schiffe ausgebaut, also kanalisiert wird, und daß die Main-Donau-Wasserstraße von Bamberg über Kelheim bis Passau zur vollen Ausführung gelangt, nur unter diesen Voraussetzungen ist das ganze Unternehmuen ausführbar und lebensfähig. Für den dann zu erwartenden örtlichen, d. h. zwischen Münden und Bamberg beginnenden oder endigenden Verkehr kommen in erster Linie Kali, dessen Gewinnung im Werratal in rascher Entwicklung begriffen ist, sodann Kohlen, Eisen, Holz, Tonerden und Kaufmannsgüter in Betracht, für den Durchgangsverkehr besonders Bausteine, Erze, Holz und Auslandsgüter. Beim Durchgangsverkehr muß allerdings der Wettbewerb zwischen den fremden Rheinmündungshäfen und dem deutschen Seehafen Bremen berücksichtigt werden, sobald der Main von Aschaffenburg aufwärts bis Bamberg vollwertig ausgebaut ist, denn dann steht der Wasserstraße Bamberg—Münden—Bremen mit 852 Tarifkilometern die Main-Rhein-Wasserstraße Bamberg—Rotterdam mit 1013, bei Abschneidung der Würzburger Mainschleife mit 920 Betriebskilometern gegenüber. Der Anreiz zur Benutzung des Hafens Bremen wäre dann bei der Abgabenfreiheit und den sonstigen Vorzügen des Rheinstroms zu gering; bei den Ertragsberechnungen des Entwurfs ist daher vorgesehen, einen erheblichen Teil des

Durchgangsverkehrs auf der Strecke Bamberg—Münden von Befahrungsabgaben frei zu lassen. Hierbei ergibt sich nun nach dem von Sympher eingeschlagenen Verfahren ein nicht gleich zu Anfang, sondern erst nach mehrjähriger Entwicklung für die Wasserstraße Münden—Bamberg zu erwartender Jahresverkehr von 3¼ Millionen t und 550 Millionen tkm, die nach den am Ems-Hannover-Kanal vor dem Krieg eingeführten Abgabensätzen einen Ertrag an Schiffahrtsabgaben von 2 700 000 ℳ liefern. Der verbleibende Unterschied zwischen jährlicher Ausgabe und Einnahme, 23 400 000 — 2 700 000 = 20 700 000 ℳ, müßte in erster Linie durch die Erträge aus dem verfügbaren Kraftstrom, 215 Mill. kWh, seine Deckung finden, was einen Verkaufspreis von 9,63 Pfg. für die kWh ergibt. Einen so hohen Preis zu erzielen, ist vorerst um so mehr ausgeschlossen, als seit Aufstellung der Entwurfsberechnungen die Kohlenpreise erheblich gesunken sind und somit das Verhältnis zwischen Wärmekraft und Wasserkraft sich zu Ungunsten der letzteren verschoben hat. Soweit daher nicht im Hinblick auf die zu erwartende Hebung der Landeswohlfahrt und des Verkehrs Zuschüsse vom Reich, den beteiligten Ländern und aus Verkehrskreisen gewährt werden können — die Aussichten hierzu sind zurzeit sehr gering — käme ein schrittweises Vorgehen in Frage, wie es neuerdings bei der Main-Donau-Wasserstraße und der Neckarkanalisierung Anwendung findet und für das auch der Bauentwurf genauere Unterlagen bietet. Hierfür liegen die Verhältnisse im Tal der Werra von Münden aufwärts wegen ihrer erheblichen Wassermenge besonders günstig. Gelangt z. B. zunächst nur die 71 km lange Strecke bis Treffurt mit 70 Mill. ℳ Baukosten bei 4½ Mill. ℳ Jahreskosten zur Ausführung, so würde bei 101 Mill. kWh jährlich verfügbarer Kraft ein Verkaufspreis von 4,16 Pf. ausreichen, um unter Hinzunahme der dabei zu erzielenden Schiffahrtsabgaben die Kosten zu decken, dehnt man die Ausführung weiter aufwärts bis km 127 in das Kaligebiet oberhalb Berka aus, so würden 5,70 Pf. Erlos für die kWh ausreichen.

Aber selbst für den Fall, daß mit der Ausführung des ganzen Planes oder zunächst seines wirtschaftlichsten Teiles in naher Zeit noch nicht zu rechnen ist, so besitzt doch der jetzt den Behörden und den örtlich Beteiligten vorliegende Entwurf schon jetzt einen großen Wert: er kann gewissermaßen als Bebauungsplan dienen und ermöglicht es so, örtliche Veränderungen in der gewählten Linie und ihrer Umgebung, die die spätere Ausführung des Entwurfs behindern oder erschweren könnten, dem Kanalplan anzupassen. Dies gilt besonders für neue Stauwerke in der Werra, bei zwei neuen Anlagen dieser Art, bei Frankenroda (km 80) und bei Spichra (km 100), ist das Land Thüringen bereits in dieser Art vorgegangen.

Das Schicksal des Kanalentwurfs liegt jetzt in der Hand des Reiches, da nach der Weimarer Verfassung neue dem allgemeinen Verkehre dienende Wasserstraßen nur noch vom Reich oder mit seiner Zustimmung gebaut werden können, dem Reich aber sind bei der jetzigen wirtschaftlichen Notlage Aufwendungen für solche großen wasserwirtschaftlichen Unternehmungen nur in beschränktem Maße möglich. Der Werra-Kanal-Verein aber, dessen Wirken und Werben das Zustandekommen des vorliegenden erschöpfenden Entwurfs zu danken ist, und der ihm angegliederte Unter-Werra-Ausschuß werden in ihrem Eifer nicht erlahmen, um die Uebertragung des Entwurfs in die Wirklichkeit, sei es durch das Reich oder mit seiner Unterstützung, zu gegebener Zeit durchzusetzen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hansakanals.

Von Dr. Flügel, Bremen.

Von den zahlreichen Kanalprojekten, die in der Nachkriegszeit überall in Deutschland mit großer Begeisterung vertreten wurden, ist nur eine beschränkte Anzahl von Plänen übrig geblieben, die auch in der heutigen Zeit der wirtschaftlichen Not Deutschlands allgemeine Anerkennung behalten haben. Unter diesen steht in vorderster Reihe der Hansakanal. Der Gedanke, Deutschlands wichtigstes Industriegebiet Rheinland-Westfalen mit den großen deutschen Seehäfen, insbesondere mit den Hansestädten zu verbinden, ist schon Jahrzehnte alt. Die Form dieser Verbindung in der Gestalt des Hansakanals aber stammt erst aus jüngerer Zeit. Das hat wohl darin seine Ursache, daß erst durch den Bau des Ems-Hannover-Kanals die Kanalstrecke von Bevergern bis Bramsche, nördlich Osnabrück, geschaffen ist. Damit ist der geographisch richtige Punkt gegeben, von dem aus eine neue Verbindung nach Bremen und Hamburg abzweigen muß.

Nach anfänglich noch herrschenden Unstimmigkeiten, ob der von Bramsche abzweigende Kanal in der Form Bramsche/Stade oder über Hoya zu führen sei, ist bekanntlich Anfang 1922 die Einigung der großen Interessenten auf das Platesche Projekt des Hansakanals erfolgt. Er führt bei Achim über die Weser und teilt sich etwa bei Horneburg am Rande des Alten Landes in einen Arm nach Moorburg, Hamburg, Harburg und einen zweiten nach Stade. Durch einen Abstieg von Syke nach Dreye werden die Unterweserhäfen erreicht. Außerdem befindet sich bei Achim eine weitere Abstiegschleuse zur Weser. Die Ueberquerung der Weser selbst erfogt durch eine Brücke, ähnlich wie beim Mittellandkanal in Minden geschehen und bei Magdeburg vorgesehen. Auf dem ganzen Hansakanal sind von der Abzweigung bei Bramsche bis zur Weser 3 und bis zur Elbe 4 Schleusen zu überwinden. Im Notfalle kann der Verkehr statt über die Brücke unter Benutzung des Zweigkanals Syke-Dreye und des Aufstiegs bei Achim über die Weser geführt werden, sodaß weitgehende Sicherheit geschaffen ist. Die Abmessungen entsprechen dem 1000-t-Schiffe. — Wegen des großen Verkehrs sind von vornherein Doppelschleusen im Hauptkanal vorgesehen. Im übrigen darf wegen weiterer technischer Einzelheiten auf die ausführlichen Abhandlungen von Strombaudirektor Plate in dieser Zeitschrift im Jahrgange 1922 Bezug genommen werden. Gegen diese Linienführung sind einige Abänderungsvorschläge erhoben, so von Regierungsbaumeister Richard, Rotenburg, und von Professor Keichtweiß, Braunschweig.

In seinem eingehenden Vortrag auf der Tagung des Hansakanalvereins, Bremen, am 22. 2. 25, abgedruckt in den Tageszeitungen, erbrachte jedoch Plate den Beweis, daß die Linienführung des Hansakanals gegenüber den

erwähnten Vorschlägen technisch und vor allem wirtschaftlich stark überlegen bleibt. Auch für Lübeck ist die ursprüngliche Linie des Hansakanals mit dem Anschluß über die Elbe und den Elbtravekanal die beste Verbindung mit Rheinland-Westfalen. Die den Hansakanal gemeinsam vertretenden Gruppen, Rheinland-Westfalen, Hamburg, Bremen, Lübeck, Hannover, Osnabrück, Bremerhaven, Reg.-Bez. Stade, Harburg und Kiel haben deshalb auch stets unbedingt an dem Hansakanal in der Plateschen Linienführung festgehalten. Bei dem Anschluß an Lübeck ist vorgesehen, daß die Elbe, die sowieso ausgebaut werden muß, spätestens gleichzeitig mit der Vollendung des Hansakanals auf der Strecke Hamburg-Lauenburg jederzeit vollschiffig wird.

Wie der Ausbau der Elbe, so ist auch die Kanalisierung der Weser nicht als ein mit dem Hansakanal in Wettbewerb stehendes Projekt, sondern als eine ganz unabhängig davon, aus anderen Gründen erforderliche Maßnahme zu betrachten. In Verbindung mit dem Hansakanal bringt die Kanalisierung der Weser Hannover den Wasseranschluß an die deutschen Seehäfen.

Wie unter den genannten Hauptinteressengebieten, so herrscht im allgemeinen auch in der gesamten deutschen Fachwelt Einverständnis über die Güte des Projekts und seine wirtschaftliche Notwendigkeit. Wenn trotzdem bislang die Ausführung nicht hat in Angriff genommen werden können, so liegt das ausschließlich an den gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten. Da aber der Hansakanal weit geringere Kosten erfordert als der Mittellandkanal und seine Verzinsung, wie weiter unten näher ausgeführt wird, eine günstigere ist, so kann man damit rechnen, daß es leichter sein wird, seinen Bau finanziell zu ermöglichen, wie den des Mittellandkanals, insbesondere bei seiner Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft und vor allem für die Belange des Ruhrreviers und der deutschen Häfen, sowie bei dem lebhaften Interesse, das gerade diese wirtschaftskräftigen Bezirke dem Hansakanal entgegenbringen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hansakanals liegt in der Größe der Verkehrsaufgabe, die er zu erfüllen hat. Aus der umstehenden Uebersichtskarte ist die Verkehrsgröße des Ruhrgebiets, Hamburgs, Bremens und anderer Seehäfen und zum Vergleich auch die von Berlin und Hannover ersichtlich, und zwar nach dem Stande von 1913. Der Uebersichtlichkeit halber mußte in dieser Karte der gesamte Verkehr der Handelskammerbezirke Essen, Bochum, Dortmund und des Bezirks Recklinghausen des Handelskammerbezirks Münster (südlich der Lippe) zusammengefaßt werden. Im einzelnen war der gesamte Güterverkehr zu Bahn, See- und Binnenschiff im Empfang und Versand in den wichtigsten, hier interessierenden Bezirken der folgende:

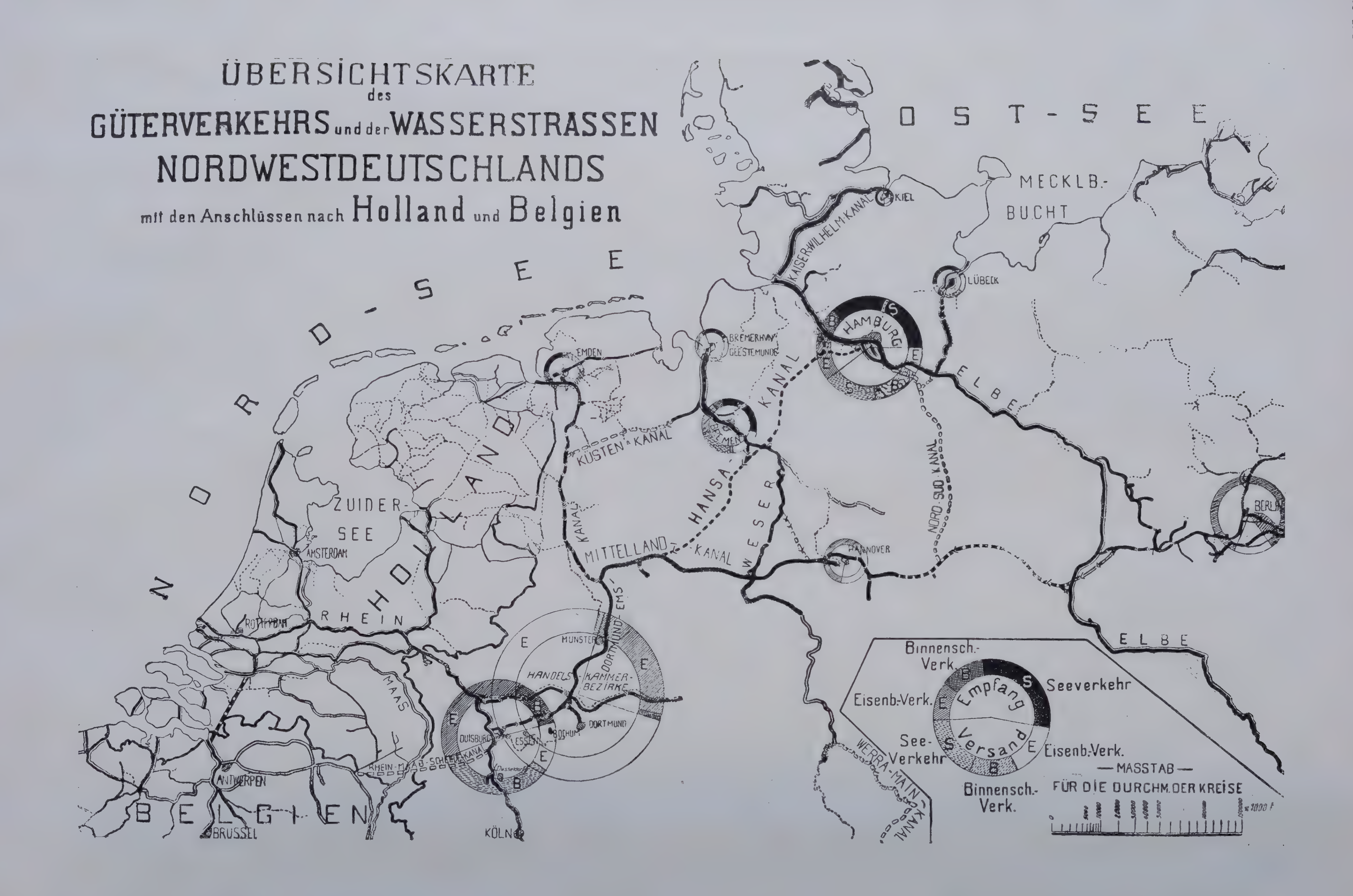
Rhein-Ruhrhäfen Duisburg/Hochfeld/Ruhrort		66,85 Mill. t
Handelskammerbezirk Essen	37,71	
„ Bochum	39,52	
„ Dortmund	39,04	
Bezirk Recklinghausen des Handelskammerbezirkes Münster	33,24	
Essen bis Recklinghausen zusammen		149,51 „ t
Ruhrgebiet insgesamt		216,36 Mill. t
Hamburg	47,01	
Harburg	5,03	
Altona	3,06	
Elbehäfen zusammen		55,10 Mill. t
Bremen	13.35	
Bremerhaven	3.31	
sonstige Unterweserhäfen	5.54	
Weserhäfen zusammen		22.20 Mill. t
Berlin		20.04 „ t
Hannover		5.13 „ t*)

Das Ruhrgebiet übertrifft bei weitem alle anderen Verkehrsbezirke. An zweiter Stelle steht Hamburg. Sein Verkehr, auch ohne die übrigen Elbehäfen, ist mehr als doppelt so groß als der Berlins. Er übertrifft auch den Eisenbahnverkehr des wichtigsten oberschlesischen Bezirks Oppeln nebst dem Schiffsverkehr von Kosel, die zusammen 1913 39.79 Millionen t erreicht haben. Bremens Verkehr ist mehr als doppelt so groß als der des industriell bedeutenden Inlandsplatzes Hannover. Die Weserhäfen zusammen haben größeren Verkehr als Berlin. Aus diesem Vergleich Hamburg/Berlin, Bremen/Hannover, Weser/Berlin erkennt man die gewaltige Verkehrsbedeutung der Seehäfen.

Wenn auch die Verkehre des Ruhrgebiets und der deutschen Seehäfen zum Teil voneinander unabhängig sind, so sind doch die Beziehungen zwischen diesen wichtigsten Verkehrsgebieten außerordentlich groß. Der gesamte Außenverkehr des Ruhrgebietes (also ohne Lokalverkehr) auf der Eisenbahn im Versand und Empfang zusammen, aber nur in den 3 Bezirken 22, 23 und 28 der Eisenbahnstatistik, betrug 1913: 83,43 Millionen t. Davon entfielen auf den Verkehr mit Deutschland ohne Elsaß-Lothringen: 59.64 Millionen t oder 71,5%. Daran war das sogenannte unbesetzte Gebiet mit 45,34 Millionen t oder 76% beteiligt, und von diesem, wie man sieht, wichtigsten Verkehr des Ruhrgebiets kamen 10,8 Millionen t oder 23,8% auf den mit dem Ruhrrevier eng verbundenen Nachbarbezirk des übrigen Westfalen etc. und 10,18 Millionen t oder 22.5% auf das Gebiet des Hansakanals, d. h. die Küstenbezirke an der Weser, Elbe und westlichen Ostsee. Das räumlich um ein Vielfaches größere mitteldeutsche Gebiet der Fortsetzung des Mittellandkanals (von Hannover bis an die Grenzen von Posen und Böhmen) war nur mit 7,87 Millionen t oder 17.4% beteiligt. Berlin mit allen Vororten hatte nur einen Anteil von 0,74 Millionen t oder 1,6%. Auch auf Bayern, ohne die Pfalz, kamen nur 1,6%. Das Hansakanalgebiet steht somit, abgesehen vom Nachbarbezirk an erster Stelle.

Der Verkehr auf dem Hansakanal ist mehrfach, unabhängig von einander, in Schriften von Verfassern aus Bremen, Hamburg und dem Ruhrgebiete mit 12 Millionen t angegeben. — Teubert, Potsdam, kommt in seinen eingehenden „Untersuchungen über die Bauwürdigkeit der zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen geplanten Kanalverbindungen" im Juli-Heft 1924 von Werft, Reederei und Hafen zu 11,91 Millionen t. Damit sind also die früheren Angaben bestätigt.

*) Bei diesen Zahlen ist natürlich dasselbe Gut zum Teil doppelt gezählt, z. B. in den vier Handelskammerbezirken der Ruhr und außerdem in Duisburg-Ruhrort, da Duisburg-Ruhrort der Schiffahrtumschlagsplatz für das Ruhrgebiet ist und es 1913, als der Rhein-Herne-Kanal noch nicht bestand, in noch größerem Maße war als heute. Aehnlich ist dasselbe Gut in Duisburg-Ruhrort und in allen Schiffahrtsumschlagsplätzen sowohl im Bahn- wie im Schiffsverkehr erfaßt. Da das aber auch für die Seehäfen bezüglich des See- und des Binnenverkehrs (hier Eisenbahn und Binnenschiffahrt nebeneinander) gilt, so dürfte die Aufstellung für den Vergleich das richtige treffen. Jedenfalls ist eine andere, zutreffendere Aufstellung nicht möglich. Jeder einzelne Empfang und Versand verdient ja auch die Würdigung als besondere Verkehrstatsache.


ÜBERSICHTSKARTE
des
GÜTERVERKEHRS und der WASSERSTRASSEN
NORDWESTDEUTSCHLANDS
mit den Anschlüssen nach Holland und Belgien
OST-SEE
NORD-SEE
MECKLB.-BUCHT
KIEL
KAISER-WILHELM-KANAL
LÜBECK
HAMBURG
ELBE
NORD-SÜD KANAL
BERLIN
HANNOVER
BREMERHAVN GEESTEMÜNDE
BREMEN
KANAL
WESER
HANSA
KANAL
MITTELLAND
KÜSTEN-KANAL
EMDEN
DORTMUND-EMS
KANAL
MÜNSTER
HANDELS-KAMMER-BEZIRKE
DORTMUND
BOCHUM
ESSEN
DUISBURG
KÖLN
HOLLAND
ZUIDER-SEE
AMSTERDAM
RHEIN
MAAS
ROTTERDAM
ANTWERPEN
BRÜSSEL
BELGIEN
WERRA-MAIN-KANAL
Binnensch.-Verk.
Seeverkehr
Eisenb.-Verk.
Empfang
Versand
See-Verkehr
Eisenb.-Verk.
Binnensch.-Verk.
— MASSTAB —
FÜR DIE DURCHM. DER KREISE

Da der Hansakanal im Vergleiche zu allen anderen vorhandenen oder vorgeschlagenen Wasserwegen durch seine kurze Linienführung eine erhebliche Wegersparnis mit sich bringt, so vermag er die Fracht stark zu vermindern. Teubert ermittelt beispielsweise unter Einsatz derselben Abgaben wie auf dem Mittellandkanal (als Vergleichsbasis, was bei der günstigen Verzinsung des Hansakanals aber nicht nötig ist) einen Frachtsatz für Kohlen von Gelsenkirchen nach Hamburg, einschließlich aller Umschlags- und Nebenkosten, wie Hafenabgaben, Versicherung, Hafenumschlag, Zechen-Anschlußfracht und Wertverminderung, von 4,46 ℳ gegen 5,60 ℳ Bahnfracht im Seehafenausnahmetarif und 8,30 ℳ im Normaltarif vor dem Kriege. Bis vor kurzem betrug die Bahnfracht Gelsenkirchen—Hamburg 11,40 ℳ. Der jetzt in Kraft getretene Ausnahmetarif beträgt für die gleiche Strecke 8,20 ℳ. Schlägt man nun (entsprechend der Methode des Reichsverkehrsministeriums bei der Finanzierung des Mittellandkanals zu den Bau-, Jahres- und Betriebskosten) eine Ueberteuerung von 30% hinzu, so würde sich die Fracht Gelsenkirchen—Hamburg über den Hansakanal jetzt auf 5,80 ℳ stellen. Sie ist also um 2,40 ℳ oder fast 30% (gegen 20% für 1913) niedriger als der Ausnahmesatz der Bahn. Nach den Sätzen von 1913 hat Teubert durch den Hansakanal Frachtersparnisse von jährlich insgesamt 11,58 Millionen Mark und je Tonne von 0,97 ℳ ermittelt. Nach dem obigen Beispiele kann man bestimmt damit rechnen, daß diese Ersparnisse heute noch weit größer sein werden. Teubert hat den Hansakanal auch mit anderen für die Verbindung der Ruhr mit den Seehäfen in Vorschlag gebrachten Wasserwegen sorgfältig verglichen. Er kommt zu dem Ergebnisse, daß der Hansakanal nötig, wirtschaftlich günstig und von den verschiedenen Plänen bei weitem der vorteilhafteste ist. Die Frachtersparnisse betragen beispielsweise beim Küstenkanal nur 5,71 Millionen Mark jährlich und 0,51 ℳ je t. Die volkswirtschaftliche Verzinsung neben 0,5 % Tilgung beträgt beim Hansakanal 10,5 % und beim Küstenkanal nur 8,8 %.

Dabei ist unter keinen Umständen für den Hansakanal zu günstig gerechnet; denn die von Plate, Bremen, nach den Erfahrungen beim Mittellandkanal errechneten Kosten für den Hansakanal sind von Geh. Baurat Tincanzer in einem technischen Gutachten von 146 auf 187,3 Millionen Mark erhöht, um alle evtl. möglichen ungünstigen Momente beim Bau der Brücke oder des Dammes zu berücksichtigen, und diese Sätze hat Teubert übernommen. Erhöht man, wie das R.V.M. bei den jetzigen Plänen zur Finanzierung des Mittellandkanals, diese für die Basis von 1913 ermittelten Kosten um 30% Ueberteuerung, so beläuft sich der Baukostenbetrag für den Hansakanal, einschließlich Bauzinsen, heute auf rd. 243 Millionen Mark, während für die Fortsetzung des Mittellandkanals mit der Verbindung zum mitteldeutschen Industriegebiete (sogenannten Südflügel) 547 Millionen Mark gefordert werden, wovon auf den Hauptkanal Hannover-Elbe 372 Millionen Mark entfallen. Die Verzinsung dieses Hauptkanals, lediglich aus Abgaben ohne Frachtersparnisse, ist mit 5,8 % ermittelt. Der Südflügel ist unwirtschaftlich. Er verzinst sich nur mit 0,1 %. Da er aber laut Vertrag mit den Ländern als Bestandteil des Mittellandkanals gebaut werden muß und soll, so verzinst sich dies gesamte Unternehmen nur noch zu 4,0%. Dabei sind sowohl die Jahreseinnahmen wie die Jahreskosten gegenüber der Ermittlung für 1913 um 30% erhöht. Nach dem gleichen Verfahren ergibt sich eine Verzinsung des Hansakanals von 9,4%. Der Hansakanal ist also im wirtschaftlichen Ertrage dem Mittellandkanal bei weitem überlegen. Da er, wie kein anderer Verkehrsweg geeignet ist, dem wichtigen Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen zu nützen, die beide zurzeit in ihrer Wirtschaftslage und ihrem Wettbewerbe mit dem Auslande schwer zu kämpfen haben, und die beide für die gesamte Wirtschaft des Reiches mehr oder weniger von ausschlaggebender Bedeutung sind, so muß man fordern, daß der Hansakanal gleichzeitig mit dem Mittelland/Hauptkanal gebaut wird. Es soll gegen seinen Südflügel nichts gesagt werden. Aber man kann verlangen, daß der Hansakanal zwischen Deutschlands wichtigsten Verkehrsgebieten mit der Möglichkeit, die Einfuhr von jährlich etwa 3 Millionen t englischer Kohle zum Preise von 75 Millionen Mark zu ersparen und durch deutsche Kohlen zu ersetzen, und mit einer Verzinsung von 9,4% eher gebaut wird als die Wasserwege des Südflügels mit 0,1% Verzinsung. Das ist nicht so sehr eine Forderung des Ruhrgebiets und der Seehäfen als der gesamten deutschen Wirtschaft, namentlich mit Rücksicht auf die dringend nötige Aktivierung der Handelsbilanz.

Der Küstenkanal.

Von Ministerialrat Borchers, Oldenburg.

In kurzer Zeit gehen die Bauarbeiten an einem Kanalstück zu Ende, das alle Welt als den Anfang zu einer Verbindung zwischen der unteren Ems und der unteren Weser betrachtet, nämlich die Arbeiten an dem Kanal, der von Oldenburg westwärts durch die Hochmoore bis zur Bauerschaft Kampe als ein 600-t-Weg vorgetrieben ist. (Abb. 1). Zu beiden Seiten des Kanals regt es sich mit fleißigen Händen, das öde Moor in eine fruchtbare Landschaft zu verwandeln. Kornfelder, Baumgärten und Wiesen legen Zeugnis ab von der Tatkraft der Menschen, deren friedliche Hütten in immer wachsender Zahl ihre breiten behäbigen Giebel aus dem einst so verrufenen menschenfeindlichen Hochmoor emporrecken. (Abb. 2 und 3.) Der breite Kanal hat die Vorbedingungen geschaffen für dieses Kulturwerk der Neulandgewinnung. In tiefen Gräben strömt das kalte braune Moorwasser dem Kanal zu. Der Sumpf verwandelt sich in festes Land. Der Landbaumotor bricht die Decke der wilden sauren Moorpflanzen auf. Der jungfräuliche fruchtbare Boden tritt zu Tage und wird mit all den Arten des Kunstdüngers überstreut, den deutsche Ingenieure als Stickstoff aus der Luft, als Phosphor aus den Eisenwerken und aus tiefen Kalischächten gewinnen. Herangebracht aber wird der Kunstdünger und alles, was die mutigen Hochmoorsiedler noch sonst gebrauchen an Baustoffen, Lebensmitteln, Saatgut und Vieh auf immer größer werdenden Kanalschiffen, deren Flotte sich von Jahr zu Jahr vermehrt. Als Rückfracht gehen Torf und Torfstreu,



Abb. 1. Uebersichtskarte.



Abb. 2. Ausschnitt aus dem Küstenkanalgebiet (nach einem auf der Deutschen Verkehrsausstellung, München ausgestellten Modell, das den Einfluß des Küstenkanals auf die Besiedlung der Moore darstellt).

Torfkoks und Briketts. Korn und Kartoffeln und Schlachtvieh als vielbegehrte Güter zurück. So hat das öde Moor sich in unglaublich kurzer Zeit mit Hilfe des starken Kanals in begehrenswertes menschenfreundliches Neuland verwandelt, dessen Entwicklung unaufhaltsam fortschreitet. (Abb. 4.)

Aber der Kanal endet mitten im Moor bei Kampe. Darum ist auch alles Hochmoor, das westlich von Kampe sich bis zur Ems erstreckt, öde und traurig und leer geblieben und könnte doch eben so reich und warm und freundlich werden, wenn nur der Kanal schon weiterginge bis zur Ems. Die wüsten Flächen sehen im Morgensonnenstrahle den breiten Kanalspiegel bei Kampe aufblitzen und wer es mit einem etwas schiefen Vergleich nicht allzugenau nehmen will, mag annehmen, es sei wie

einst zu Zeiten des Apostels, der den Ruf vernahm: „Komm herüber nach Mazedonien und hilf uns.“

Ja, wir möchten hinüber über die Moore mit dem breiten Kanal, wir möchten den Anschluß an die Ems gewinnen, wir möchten immer mehr Neuland schaffen und einen wertvollen neuen großen Verkehrsweg, wir möchten Land und Stadt, Industrie und Ackerbau, Handel und Verkehr, Binnenland und See in immer engere Berührung bringen. Es muß sich alles durchdringen, eins für das andere, durch das andere und mit dem anderen seine Kräfte einsetzen, damit das Ganze zunimmt an Macht und Wucht und Geltung in der Welt.

Unsere Kolonien sind verloren. Solange wir nicht in der Lage sind, sie wieder zu erlangen, laßt sie uns ersetzen durch Neulandgewinnung im Innern. Wir können es. Die deutschen Ingenieure warten auf den Ruf, die deutsche Technik, deren Meister sie sind, hat ihnen tausend Werkzeuge dazu in die Hand gegeben. Hier sind durch den Ausbau des Kanals bis zur Ems 70 000 ha Neuland zu gewinnen. Hier sind durch Abfangen eines Niederschlagsgebiets von 1200 qkm mehr als 30 000 ha fruchtbarer Niederungen vor der Versumpfung zu retten und hier ist drittens ein lange, lange erstrebter Verkehrsweg zu schaffen zwischen Ems und Weser, zwischen Ruhr und See. Von der etwa 300 km langen Wasserstraßenverbindung zwischen Gelsenkirchen und Weser fehlen nur noch 40 km von Kampe westwärts. Mag sein, daß es bessere direktere Linien gibt zwischen Ruhr und Weser. Keine aber ist billiger. Keine schließt so viele Vorteile in sich wie diese. Keine ist so leicht herzustellen wie diese. Keine bringt so schnell umfassende Hilfe. Keine schädigt so wenig andere Belange als diese.

Sagt „ja“ zu dem kurzen Reststück des Kanals durch die Moore! Dann setzen wir in großer Zahl die neuen Spritztorfmaschinen an, mit denen wir zurzeit unter glänzendem Erfolge einen kleineren Vorfluter bauen, dessen Besichtigung jedem Fachgenossen empfohlen werden kann (Abb. 5) und in drei Jahren schwimmt der erste Schleppzug von der Ruhr über den Dortmund-Ems-Kanal bis Düthe und dann auf einer 90 km langen Strecke mit nur einer einzigen Schleuse von 4 bis 5 m Gefälle zur unteren Weser.

In drei Jahren beginnt das Moor zwischen Kampe und Ems sich zu beleben. Kornfelder erwachen und bunte Wiesen, freundliche Giebel heben sich im Sonnenschein empor, Industrien für heimische Rohprodukte blühen auf, was tot und öde war, nimmt frohes, heiteres Leben an. Das ist ein Ziel so erstrebenswert, so bald und einfach zu erreichen, daß niemand zögern sollte, es zu wollen, der ein Gefühl hat für die deutsche Not der Gegenwart und den Willen zur deutschen Zukunft in Handel, Industrie und Landwirtschaft.



Abb. 3. Kolonistenhaus am Küstenkanal.



Abb. 4. Gewächshaus auf dem Hochmoor am Küstenkanal.



Abb. 5. Torfspritzanlage. (Der Kanalaushub — Moor — erfolgt nicht mehr durch Bagger, sondern durch ein neues Verfahren. Das Moor wird durch einen starken Wasserstrahl weggespritzt, der Moorschlamm auf ein seitliches Trockenfeld gepumpt. Nach Trocknung hat man einen guten Brennstoff, der mit Vorliebe in den Klinkerziegeleien verwertet wird.

Der Elbe-Spree-Oder-Kanal.

Von Dr.-Ing. Havestadt und Ing. M. Wiig, Berlin-Wilmersdorf.

Je mehr die Vollendung des Mittellandkanals der Verwirklichung näher rückt, desto lebhafter äußert sich der Wunsch der östlich der Elbe gelegenen Wirtschaftsgebiete, an das deutsche Wasserstraßennetz Anschluß zu erhalten.

So liegen für eine neue Wasserstraßenverbindung zwischen Elbe und Oder zurzeit vier Denkschriften vor.*) Die hier vorgeschlagenen Kanalpläne kann man in zwei Gruppen teilen. Die eine will in erster Linie dem Aufschluß des Niederlausitzer Braunkohlengebiets dienen, während die andere aus der Idee heraus entstanden ist, das ober- und niederschlesische Gebiet mit der unteren Elbe (Magdeburg—Hamburg) zu verbinden. Gemeinsam ist nun in der Gesamtdisposition beider Gruppen die Strecke zwischen Senftenberg und Elbe. Oestlich von Senftenberg aber verfolgen sie vollkommen getrennte verkehrswirtschaftliche Zwecke. Beide Gruppen stehen also in keinem Gegensatz, sondern ergänzen sich vielmehr in wirkungsvoller Weise. Für die praktische Durchführung beider Pläne wird es jedenfalls von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein, daß sie ein Drittel bezw. ein Viertel ihrer Strecke gemeinsam haben.

Um nun zu verhindern, daß durch getrenntes Vorgehen der verschiedenen Interessentengruppen die Durchführung der Kanalpläne erschwert würde, trat auf Anregung der Industrie- und Handelskammer für die westliche Niederlausitz zu Cottbus im Herbst 1923 ein Ausschuß aus technischen und wirtschaftlichen Sachverständigen zusammen, dem Vertreter der damals vorliegenden drei Kanalpläne angehörten. Diesem Ausschuß war die Aufgabe gestellt, sämtliche Interessenten auf ein einheitliches Projekt zu vereinen.

Da für den Kanalplan Obere Oder—Elbe nur ein Entwurf vorlag, konnten sich die Arbeiten des Ausschusses auf die Auswahl der zweckmäßigsten Linienführung auf der Gemeinschaftsstrecke Senftenberg—Elbe und der Strecke Senftenberg—Spree bezw. untere Oder beschränken.

Die Studie von Landesbaurat Freystedt war damals noch nicht veröffentlicht, auch sind letzterem bei Bearbeitung seines Vorschlages die Arbeiten des Ausschusses nicht bekannt gewesen.

Bei Beurteilung der Freystedtschen Linienführung zwischen der oberen Oder und Senftenberg haben die Untersuchungen des Ausschusses nun keine Vorarbeit geleistet, da — wie gesagt — mangels Vorhandenseins konkurrierender Pläne sich der Ausschuß mit dieser Kanalstrecke nicht zu befassen hatte.

Bezüglich des Freystedtschen Vorschlages aber, die Wasserstraße von Senftenberg nach Graditz a. d. Elbe zu führen, kann auf Grund der eingehenden wirtschaftlichen und technischen Untersuchungen, die über die zweckmäßigste Lage der Einmündungsstelle der Wasserstraße in die Elbe angestellt worden sind, nur gesagt werden, daß derselbe nicht das Ergebnis der Ausschußarbeiten beeinflussen kann. Es ist wohl anzunehmen, daß auch Freystedt und die an seinem Vorschlag interessierten Kreise bei näherer Prüfung der Ansicht des Ausschusses beitreten werden.

Auf die Arbeit des Ausschusses hier näher einzugehen, würde zu weit führen. Ihr Ergebnis war, daß als zweckmäßigste Linienführung der Wasserstraße eine solche bezeichnet wurde, die von Mühlberg a. d. Elbe über Elsterwerda, Senftenberg, Cottbus nach Goyatz am Schwieloch-See führend, von dort aus die für Großschiffahrt auszubauende Oder-Spree-Wasserstraße benutzt, um dann den Oder-Spree-Kanal in der Gegend der Kersdorfer Schleuse zu erreichen.

Für den Verkehr mit der unteren Oder wurde als erforderlich erachtet, von der Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals, neben dem alten Friedrich-Wilhelm-Kanal, einen für Großschiffahrt geeigneten neuen Abstieg anzulegen.

Weiter wurde als erforderlich bezeichnet, bei Festlegung der Haltungen des Kanals darauf Rücksicht zu nehmen, daß neben der Elbmündung bei Mühlberg in späterer Zukunft eine zweite, weiter aufwärts gerichtete Elbmündung anzulegen geht, und daß bei Senftenberg die Aufnahme einer von Schlesien kommenden Wasserstraße ohne weiteres möglich ist.

Im April 1924 erteilte die Industrie- und Handelskammer für die westliche Niederlausitz dem Ingenieurbüro Havestadt-Contag den Auftrag, nach Maßgabe der vom Ausschuß festgelegten Richtlinien den Vorentwurf eines Elbe-Spree-Oder-Kanals zu bearbeiten.

Dieser Entwurf ist z. Zt. fast fertiggestellt. (Siehe nebenstehende Abbildung.) Er wird im Laufe dieses Jahres veröffentlicht werden.

Die Wasserstraße nimmt, wie erwähnt, im Hafen Mühlberg a. d. Elbe ihren Anfang.

Unmittelbar östlich des Mühlberger Binnenhafens, dort, wo die Wasserstraße den Elbdeich durchbricht, ist die erste Schleuse angeordnet.

Der Kanal führt dann von hier nach Osten, nördlich an Gröditz und südlich an Elsterwerda vorbei. Er erreicht östlich dieser Stadt die Schwarze Elster, deren Wasserstand durch ein oberhalb Elsterwerda zu errichtendes Wehr auf den vorgesehenen Kanalwasserstand gestaut wird.

Die Schwarze Elster ist bereits aus Gründen der Landeskultur und der Vorflut abwärts Senftenberg vollkommen geregelt. Ihr Bett ist von hochwasserfreien Deichen umschlossen; es hat eine gradlinige, nur selten durch flache Krümmungen unterbrochene Linienführung. Ein vorzüglich ausgebildetes Grabensystem, das auf beiden Seiten parallel zur Elster läuft, und nur in größeren Abständen Verbindung mit dem Flusse hat, sorgt für die Vorflut der Talniederung. Es läßt sich daher mit verhältnismäßig geringen Mitteln und ohne wesentliche Beeinträchtigung der Vorflut der angrenzenden Ländereien das Bett der Elster zur Großschiffahrtsstraße umgestalten.

Es ist deswegen die Elster auf der Strecke von oberhalb Elsterwerda bis Senftenberg — d. i. auf rd. 35 km Länge — durch Einbau von zwei Schleusen, eine bei Plessa und eine bei Naundorf, vollkommen kanalisiert worden. Das größte Winterhochwasser des Flusses kann, ohne die Schiffahrt zu behindern, nach Erweiterung des Flußprofils glatt abgeführt werden.

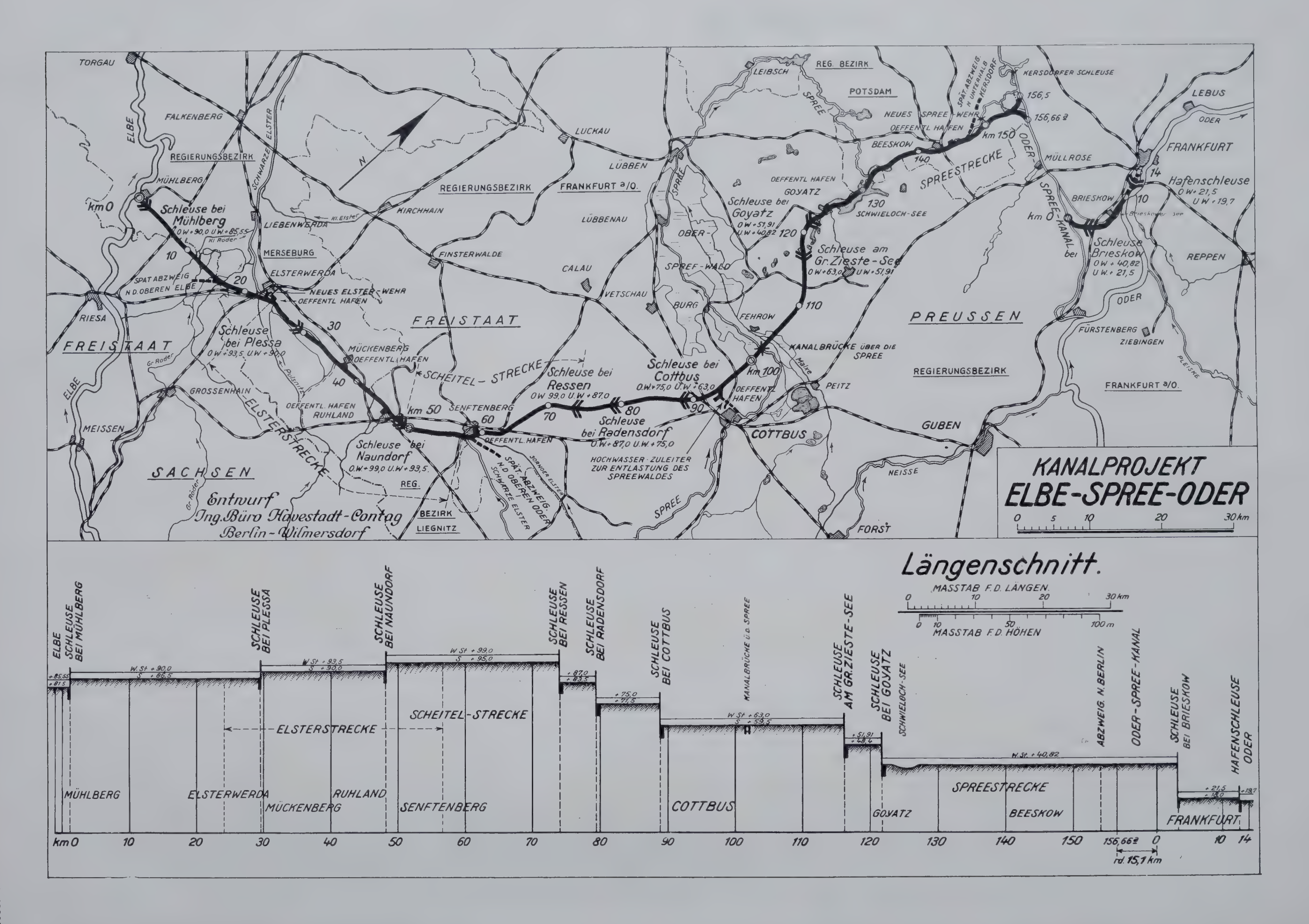
---

*) Denkschrift über die Ausführung eines Elbe-Spree-Kanal im Auftrage der Handelskammer für die westl. Niederlausitz zu Cottbus in wirtschaftl. und techn. Hinsicht bearbeitet von Havestadt & Contag 1916.

Denkschrift über einen Elbe-Oder-Kanal (Mühlberg-Aufhalt), bearbeitet im Auftrage der Handelskammer für die preussische Oberlausitz zu Görlitz von Reg. Baumeister Bruno Schulz 1921.

Denkschrift über einen Elbe-Oder-Kanal in Richtung Dresden-Frankfurt a. O. im Auftrage des Elbe-Oder-Kanalvereins bearbeitet von Stadtbaurat Dr.-Ing. Platzmann unter Mitwirkung von Geh. Baurat M. Contag 1922.

Der Elbe-Oder-Kanal von Torgau nach Maltsch, eine Studie von A. Freystedt, Landesbaurat a. W., 1924.


KANALPROJEKT
ELBE-SPREE-ODER
Entwurf
Ing. Büro Havestadt-Contag
Berlin-Wilmersdorf
Schleuse bei Mühlberg
Schleuse bei Plessa
Schleuse bei Naundorf
Schleuse bei Ressen
Schleuse bei Radensdorf
Schleuse bei Cottbus
Schleuse am Gr. Zieste-See
Schleuse bei Goyatz
Schleuse bei Brieskow
Hafenschleuse
SCHEITEL-STRECKE
ELSTERSTRECKE
SPREESTRECKE
SPREE-KANAL
KANALBRÜCKE ÜBER DIE SPREE
HOCHWASSER-ZULEITER ZUR ENTLASTUNG DES SPREEWALDES
FREISTAAT
SACHSEN
PREUSSEN
REGIERUNGSBEZIRK MERSEBURG
REGIERUNGSBEZIRK FRANKFURT a/O.
REG. BEZIRK POTSDAM
REG. BEZIRK LIEGNITZ
TORGAU
RIESA
MEISSEN
GROSSENHAIN
FALKENBERG
MÜHLBERG
LIEBENWERDA
ELSTERWERDA
FINSTERWALDE
KIRCHHAIN
LUCKAU
LÜBBEN
LÜBBENAU
CALAU
VETSCHAU
BURG
FEHROW
PEITZ
COTTBUS
GUBEN
FORST
GOYATZ
BEESKOW
MÜLLROSE
BRIESKOW
FRANKFURT
LEBUS
REPPEN
FÜRSTENBERG
ZIEBINGEN
ELBE
SPREE
ODER
NEISSE
SCHWARZE ELSTER
Längenschnitt.
MASSTAB F.D. LÄNGEN.
MASSTAB F.D. HÖHEN
ELBE
SCHLEUSE BEI MÜHLBERG
SCHLEUSE BEI PLESSA
SCHLEUSE BEI NAUNDORF
SCHLEUSE BEI RESSEN
SCHLEUSE BEI RADENSDORF
SCHLEUSE BEI COTTBUS
KANALBRÜCKE ü.d. SPREE
SCHLEUSE AM GR. ZIESTE-SEE
SCHLEUSE BEI GOYATZ
SCHWIELOCH-SEE
ABZWEIG. N. BERLIN
ODER-SPREE-KANAL
SCHLEUSE BEI BRIESKOW
HAFENSCHLEUSE ODER
MÜHLBERG
ELSTERWERDA
MÜCKENBERG
RUHLAND
SENFTENBERG
COTTBUS
GOYATZ
BEESKOW
FRANKFURT
rd. 15,1 km

Außer der Verbilligung des Kanalbaues wird durch die Benutzung der Schwarzen Elster noch der Vorteil für den Bergbau erreicht, daß kein weiterer Geländestreifen dem Kohlenabbau als Sicherheitspfeiler entzogen wird.

Die in der Schwarzen Elster belegene Naundorfer Schleuse bildet den westlichen Abschluß der auf + 98,5 bezw. + 99,0 N.N belegenen Scheitelstrecke der neuen Wasserstraße. Kurz oberhalb dieser Schleuse ist für später eine Abzweigung aus der Scheitelstrecke nach der oberen Oder vorgesehen. Alsdann durchdringt der Kanal, südöstlich Senftenberg umfahrend, den die Wasserscheide zwischen Schwarzer Elster und Spree bildenden südlichen Endausläufer des Flämming mittelst eines bis zu 20 m tiefen Einschnittes. Die Scheitelstrecke wird nach Norden durch die Schleuse bei Ressen begrenzt.

Der Abstieg bis zur Spreeniederung bei Cottbus erfolgt sodann mittelst dreier Schleusen von je 12 m Gefälle.

Die Spree überschreitet die Wasserstraße mit einer Kanalbrücke, da auf dem rechten Ufer der Spree ein Höhenzug zu durchschneiden und daher eine Fortsetzung der auf Ord. + 63,0 liegenden Cottbuser Kanalhaltung über die Spree hinaus vorteilhaft ist.

Der Kanal steigt dann jenseits der Spree mittels zweier Schleusen von je 11,09 m Gefälle zum Schwieloch-See herab.

Von hier aus verfolgt die Wasserstraße die Seenkette Schwieloch-See, Glower-See, Leißnitz-See und dann den Spreelauf selbst, der allerdings durch mehrere Durchstiche begradigt werden muß. Der Wasserspiegel dieser Haltung soll unter Verlegung des jetzt bei Beeskow vorhandenen Staues um rd. 3 km abwärts konstant auf Ord. + 40,82 N.N. — das ist auf der Spiegellage der Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals — gehalten werden. Soweit durch diese Spiegellage die angrenzenden Wiesen des Spreetales nachträglich beeinflußt werden würden, wird durch Aufhöhung bezw. Anordnung besonderer Entwässerungsgräben Vorsorge getroffen, daß der jetzige Kulturstand der angrenzenden Ländereien möglichst wenig Schaden erleidet.

Unterhalb Beeskow verläßt die Wasserstraße das Spreetal und führt unter teilweiser Benutzung des Neuhauser Speisekanals, der entsprechend zu erweitern ist, zur Scheitelhaltung des Oder-Spree-Kanals, in die sie mit zwei Armen, einem für die Richtung Berlin und einem für die Richtung Frankfurt a. Oder eingeführt wird.

Bei dieser Gesamtanordnung bildet die Scheitelstrecke des Oder-Spree-Kanals von Kersdorf bis Fürstenberg und die ausgebaute Spree über Beeskow bis Goyatz am Schwieloch-See hinauf eine zusammenhängende schleusenfreie Wasserfläche. Der Oder-Spree-Kanal kann also ohne künstliche Hebung aus der Spree direkt gespeist werden.

Um den Weg nach Frankfurt bezw. zur unteren Oder zu verkürzen, ist vom Oder-Spree-Kanal ein neuer Abstieg mit einer Schachtschleuse für Großschiffahrt neben dem Friedrich-Wilhelm-Kanal zum Brieskower See vorgesehen. Von hier aus läßt sich die Stadt Frankfurt durch einen neben der Oder anzulegenden Seitenkanal an die neue Wasserstraße anschließen, der sie für den Verkehr mit dem gesamten deutschen Wasserstraßennetz westlich der Oder von den wechselnden Wasserständen dieses Flusses unabhängig macht.

Für den Weg nach Berlin ist neben der oben beschriebenen Schiffahrtsstraße, die über die Kersdorfer Schleuse des Oder-Spree-Kanals führt, ein Seitenkanal auf dem linken Ufer der Spree vorgesehen, der einerseits diesen Weg um einige Kilometer verkürzt und zur Entlastung der Drahendorfer Spree bei Hochwasser benutzt werden kann, andererseits aber eine besondere Schleusenanlage erfordert. Die Anlage dieses Kanalstückes wird sich von dem Zeitpunkte ab empfehlen, wo die Kersdorfer Schleusenanlagen (nach der Durchführung der bereits beschlossenen Erweiterungsbauten, eine Schleppzugsschleuse für 1000-t-Schiffe und zwei Schleusen für 400-t-Schiffe) nicht für den Verkehr Schlesien—Berlin und Braunkohlengebiet—Berlin ausreichen und somit der Bau einer weiteren Schleppzugsschleuse erforderlich wird.

Die Regelabmessungen der neuen Wasserstraße entsprechen den Vorschlägen, die Sympher für die Hauptwasserstraßen Mitteleuropas gemacht hat. Sie ist also für Schiffe von 1000 t Tragfähigkeit befahrbar.

Für den Elbabstieg westlich von Senftenberg und für den neuen Abstieg des Oder-Spree-Kanals zum Brieskower See sind Schleusen für Einzelschiffe und Schlepper, für den Spreeabstieg nordöstlich von Senftenberg sind Schleppzugschleusen für zwei 1000-t-Schiffe und Schlepper vorgesehen. Es sind also in der Verkehrsrichtung Braunkohlengebiet—Berlin, in der bereits für den zu erwartenden Anfangsverkehr mit einschiffigen Schleusen nicht auszukommen wäre, von vornherein Schleppzugschleusen angeordnet. Im übrigen ist an jeder Staustufe Platz für eine zweite Schleusenanlage, und zwar für Schleppzüge, vorgesehen.

Die Speisung des Kanals erfolgt durch die im Braunkohlengebiet anfallenden Pumpwässer der Braunkohlengruben, die vollkommen für die Verluste durch Verdunstung und Versickerung und den Betrieb der mit Sparanlagen versehenen Schleppzug-Schachtschleusen ausreichen.

Bei dem Entwurf der Wasserstraße ist darauf Rücksicht genommen, daß diese auch dem so notwendigen Schutz des Spreewaldes vor schädlichen Sommerhochwassern dienstbar gemacht werden kann. Bei den bisherigen Bearbeitungen dieser Meliorationsaufgabe hatte man behördlicherseits eine Entlastung der Spree von 30 cbm/sec für ausreichend erachtet, wobei allerdings der Spreewald durchschnittlich noch alle 5 Jahre einem schädlichen Sommerhochwasser ausgesetzt sein würde. Die neue Wasserstraße, die einen wasserführenden Querschnitt von rd. 81 qm hat, kann ohne Behinderung der Schiffahrt bis zu 50 cbm/sec abführen.

Da der neue Kanal auf einer Kanalbrücke über die Spree hinwegführt, muß dieses Hochwasser der Spree durch einen rd. 2 km langen Graben von oberhalb des Spreewehres bei Cottbus dem Kanal am neuen Cottbuser Hafen zugeführt werden. Da zwischen diesen beiden Punkten ein Wasserspiegelgefälle von 4,5 m vorhanden ist, wird es möglich sein, das Wasser auf dieser Strecke mit großer Geschwindigkeit durchzuführen, wenn der Graben ausbetoniert wird. Sein Querschnitt kann deshalb klein gehalten und gegebenenfalls eingerohrt werden, wenn die städtische Entwicklung von Cottbus dieses verlangen sollte.

Die Wassermenge von 50 cbm/sec, zuzüglich des vom Flusse selbst geführten Wassers, kann auch die Beeskower Spree nach dem Ausbau für das 1000-t-Schiff unter Berücksichtigung der Entlastung durch den Dahme-Umflutkanal bei Leibsch abführen.

Die von der Großschiffahrt nicht benutzte Spreestrecke (Drahendorfer Spree) kann allerdings nur 30 cbm/sec bordvoll abführen. Sie müßte also durch den Kanal nach dem Oder-Spree-Kanal entlastet werden. Führt man in letzterem die Hochwassermenge z. T. zur Spree (über Kersdorf), z. T. zur Oder (nach dem Brieskower See), so treten in der Scheitelhaltung dieses Kanals nur

so geringe Hebungen des Wasserspiegels ein, daß irgendwelche baulichen Veränderungen dieser Wasserstraße nicht erforderlich sind.

Der Elbe-Spree-Oder-Kanal ist von seiner Abmündung aus der Elbe bei Mühlberg bis zur Einmündung in den Oder-Spree-Kanal r d. 1 5 6 k m lang.

Von dieser Länge entfällt rd. ⅓ auf die Schwarze Elster und auf die Seen der oberen Spreestrecke, wodurch die Ausbaukosten günstig beeinflußt werden.

Der Abstieg vom Oder-Spree-Kanal nach der Oder bei Brieskower See ist rd. 9 km lang, und der evtl. Seitenkanal von hier nach Frankfurt a. Oder rd. 5 km.

Der Anschlußkanal nach Frankfurt a/Oder.

Von Stadtrat Dr. M ü l l e r, Frankfurt a. O.

Geschäftsführer des Brandenburgischen Odervereins.

Der Mittelland-Kanal geht langsam, aber sicher seiner Vollendung entgegen. Er soll die langersehnte und erstrebte Binnenwasserstraßenverbindung zwischen dem Osten und Westen Deutschlands bringen.

Die Fortsetzung dieses Mittelland-Kanals in die Mark Brandenburg und weiter nach Osten hin bildet die Wasserstraße der Havel, der Spree und im Anschluß daran der Oder-Spree-Kanal, der bereits wenigstens teilweise in seinen Schleusen und Abmessungen so erweitert worden ist, daß die vom Mittelland-Kanal kommenden Schiffe mit demselben Tiefgang auf diesem Oder-Spree-Kanal verkehren können.

Leider ist das östlichste Stück dieses Oder-Spree-Kanals für diesen neuen Ost-West-Verkehr nicht vollkommen geeignet. Dieser Kanal ist seinerzeit angelegt worden, um den gewaltigen Kohlenverkehr von Oberschlesien (Cosel) nach Berlin auf dem Wasserwege zu ermöglichen.

Für den neuen Verkehr vom Osten zum Westen des Reiches und umgekehrt ist aber das nach Schlesien zeigende Endstück des Oder-Spree-Kanals weniger geeignet, weil dadurch der Schiffahrtsverkehr sich von der natürlichen östlichen Fortsetzung dieser großen Ost-West-Wasserstraße, der Warthe und Netze, abwendet. Der Grundgedanke des Mittelland-Kanals ist: den Austausch zwischen den landwirtschaftlichen Erzeugnissen des deutschen Ostens und den Industrieerzeugnissen Mittel- und Westdeutschlands zu ermöglichen. Für diesen Verkehr muß die Wasserstraße so gelegen sein, daß sie möglichst weit in die landwirtschaftlich genützten Teile der deutschen Ostprovinzen eindringen kann. Die Wasserstraßenverbindung in die reichen Ebenen Schlesiens ist durch den Oder-Spree-Kanal gegeben. Die Strom- und Kanalverbindung zur mittleren Oder, zum Oderbruch und zur Warthe und Netze, den gewaltigen Lebensadern des östlichen Brandenburg, der Grenzmark und auch eines Teils von Pommern, ist durch den Umweg des Oder-Spree-Kanals stark erschwert.

Eine Abhilfe ist jedoch leicht zu schaffen, sie ist fast von der Natur gegeben: Der Oder-Spree-Kanal nähert sich der Oder bereits in der Gegend von Oberlindow, Brieskow und Finkenheerd. Die jetzige Linie des Oder-Spree-Kanals läuft dann parallel mit der Oder, nur weit höher als diese, noch ungefähr 15 km nach Süden bis Fürstenberg. Es gilt nun, eine neue Verbindung vom vorhandenen Kanal zur Oder an jener ersten Berührungsstelle herzustellen, also einen Kanal vom Oder-Spree-Kanal in der Gegend von Oberlindow abgehend über Finkenheerd und Brieskow, hinein in den Brieskower See und dann zur Oder. Dieser Kanal, der unmittelbar südlich von Frankfurt a/Oder mündet und der unschwer so bis Frankfurt a/Oder verlängert werden kann, daß er von Schwankungen des Oderwasserstandes befreit ist, ist mit Recht als „F r a n k f u r t e r A n s c h l u ß - K a n a l" bezeichnet worden.

Dieser Frankfurter Anschluß-Kanal ist nichts Neues, sondern nur eine Wiederherstellung einer alten, jetzt fast unbrauchbar gewordenen Schiffahrtsverbindung, des alten Müllroser Kanals, der bis in die Gegend von Oberlindow fast genau mit dem Oder-Spree-Kanal zusammenläuft

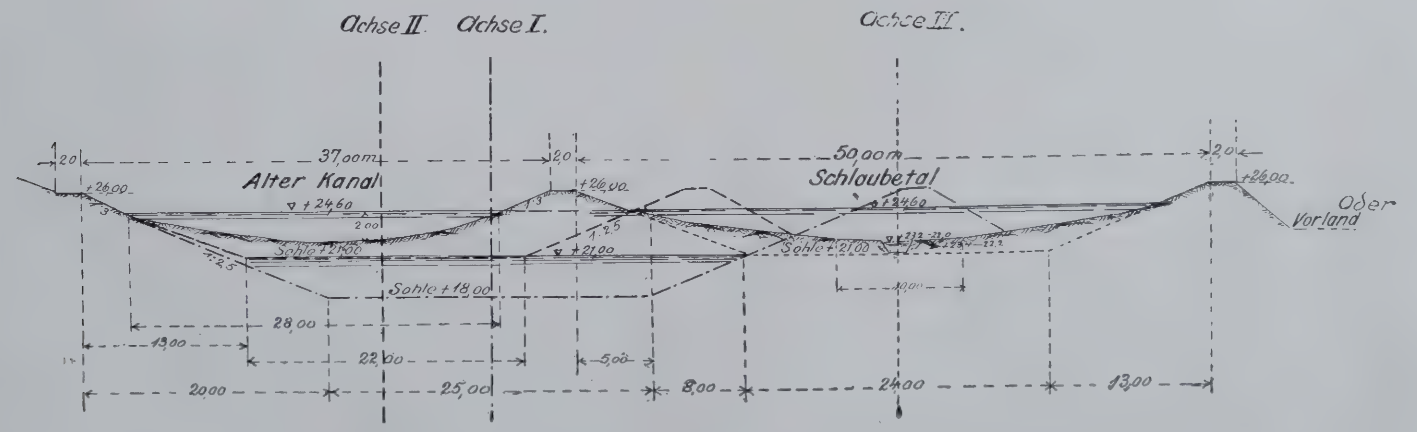


Abb. 1 Betr. Querschnitt für drei Linienführungen in der Schlaubestrecke zwischen km 4,40 und 5,63.
Veröffentlicht in der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt, Heft 12, Jahrgang 1922.

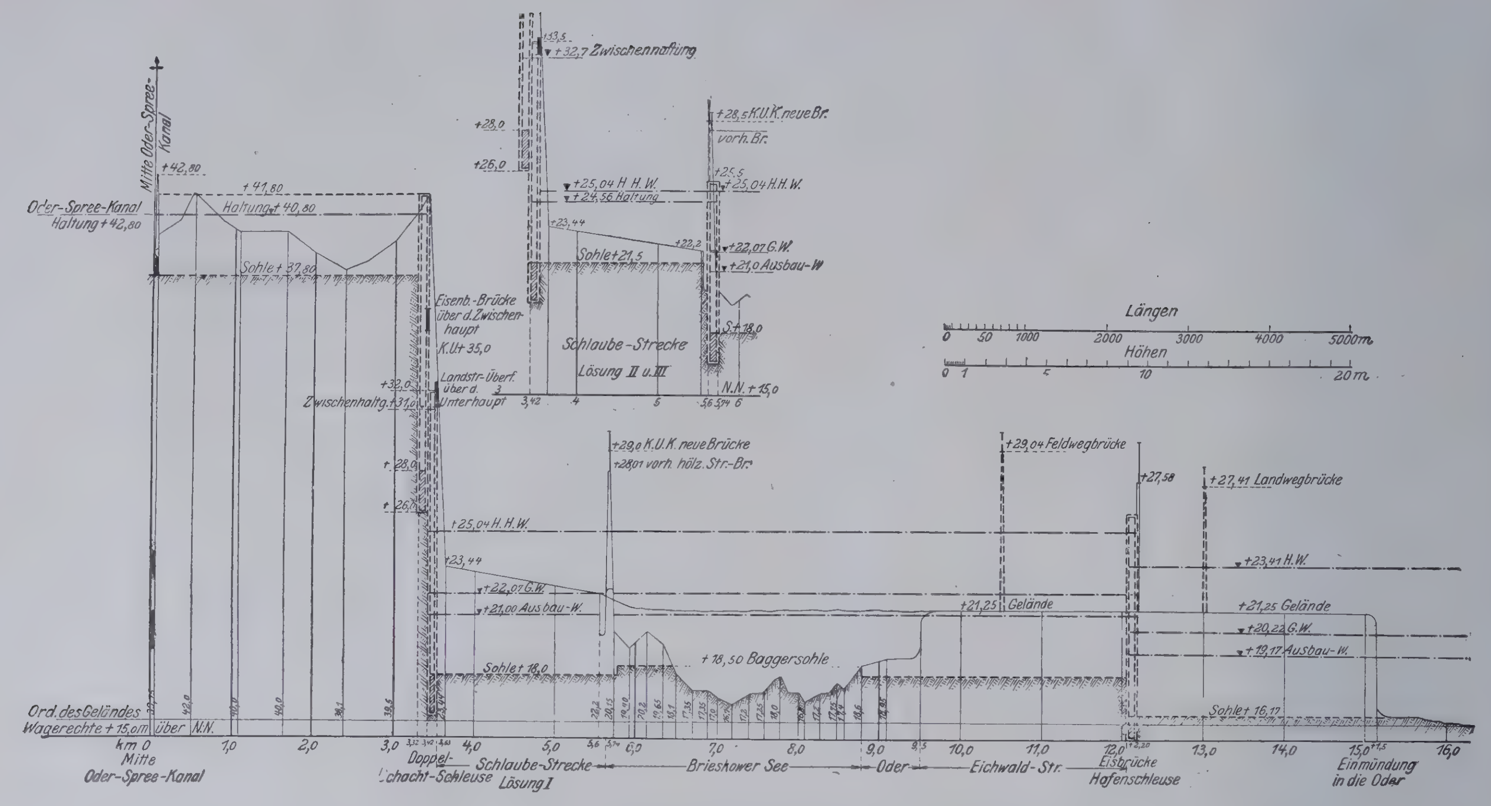


Abb. 2. Betr. Entwurf des Frankfurter Anschlußkanals vom Oder-Spree-Kanal nach Frankfurt a. O. Veröffentlicht in der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt, Heft 12, Jahrgang 1922.

und von dort abzweigt in den Brieskower See, der aber wegen seines geringen Querschnittes und wegen seiner engen und zahlreichen Schleusen für die jetzige Schiffahrt nicht mehr brauchbar ist.

Daß dieser Frankfurter Anschluß-Kanal technisch durchführbar ist, daß die Durchführung verhältnismäßig einfach ist, ergibt sich aus den eingehenden Darlegungen von Professor O. Franzius-Hannover, der dieses Kanalprojekt eingehend bearbeitet und das Ergebnis seiner Untersuchungen in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1922 veröffentlicht hat. Auf diese Ausführungen kann verwiesen werden. Die Untersuchungen ergeben, daß vom Oder-Spree-Kanal in der Gegend von Oberlindow ein Zweigkanal in gleicher Höhenlage auf etwa 3 km bis zum Rande der Hochfläche durchgeführt werden kann, der dann mit einer gewaltigen Schleuse oder einem Hebewerk einen Höhenunterschied von 18—20 m überwindet und durch das dort vorhandene, landwirtschaftlich kaum benützte Tal des Schlaubeflusses, das nur zu regulieren wäre, den Brieskower See erreicht, der durch Baggerungen ohne weiteres auf die genügende Wassertiefe gebracht werden könnte. Die Ausführung ist also technisch nicht nur möglich, sie ist sogar durch besondere Gunst des Geländes stark erleichtert. Der neue Frankfurter Anschluß-Kanal durchschneidet in seinem oberen Teil nur Heideland, das sich zum Teil in staatlichem Besitz befindet, und in seinem unteren Teile das Ueberschwemmungsgebiet der Schlaube, das keinen großen Nutzen abwirft. Die Enteignungssummen und Nutzungsentschädigungen werden daher sehr gering sein.

Welches sind die wirtschaftlichen Vorteile dieses Frankfurter Anschluß-Kanals?

1. Der Oder-Spree-Kanal erhält dadurch einen weiteren Abstieg zur Oder. Wenn durch den Ausbau der Oder der Schiffahrtsverkehr sich bedeutend belebt, so ist durchaus möglich, daß für die schnelle Ueberwindung des Höhenunterschiedes zwischen dem Oderstrombett und dem Oder-Spree-Kanal außer den Fürstenberger Schleusen dieser Frankfurter Anschluß-Kanal, der für die von der oberen Oder kommenden Schiffe nur einen geringen Umweg notwendig macht, nicht nur wünschenswert, sondern dringend notwendig wird.
2. Der Weg vom Mittelland-Kanal und von Berlin her nach Frankfurt, Cüstrin zum Oderbruch, zur Warthe und Netze wird durch diesen Frankfurter Anschluß-Kanal um mehr als 30 km abgekürzt. Dadurch werden Schleppkosten und Zeit erspart.
3. Die Warthe und Netze, deren Schiffahrt durch den Vertrag von Versailles und die neue Grenzziehung so schwer geschädigt ist, werden durch diesen Anschluß-Kanal an dem Mittelland-Kanal herangebracht, sie werden von selbst zur ostwestlichen Fortsetzung dieser großen Binnenwasserstraße. Wenn einst das gesamte Wirtschaftsgebiet dieser beiden Ströme wieder dem deutschen Handel zugänglich sein wird, wenn die landwirtschaftlichen Ueberschußgebiete Posens und Westpreußens, die uns leider durch den Friedensvertrag entrissen sind, wieder ihre Erzeugnisse an die deutsche Industrie des Westens und der Mitte abgeben wollen und können, dann wird gerade die Verbindung von der Warthe und Netze sehr wichtig sein, dann wird erst diese Fortführung der Wasserstraße wirklich den Zweck erfüllen, dem der Mittelland-Kanal dienen sollte: der Ermöglichung billiger Transporte für landwirtschaftliche Erzeugnisse zum Westen Deutschlands.
4. Die Warthe und Netze haben schon früher sehr stark dem Holztransport gedient. Aus den großen Waldungen im Mittel- und Oberlauf dieser Flüsse sind riesige Mengen Holz teils nach Stettin, zumeist aber nach Berlin und Hamburg gegangen, früher als Flöße, jetzt nach Anlegung größerer Sägewerke und Schneidemühlen, meist als bearbeitete Hölzer, also schon in veredelter Form. Für diese Holztransporte nach Ber-

lin und zur Elbe bedeutet der Frankfurter Anschluß-Kanal gleichfalls eine erhebliche Erleichterung und Verbesserung.

5. Der Verkehr auf dem Hohenzollern-Kanal, der die untere Oder mit Berlin verbindet, ist wiederholten Störungen unterworfen gewesen. In diesen Zeiten waren die Schiffe dann genötigt, die Oder bis Fürstenberg hinaufzufahren und von dort aus den Oder-Spree-Kanal zu benutzen. Der Frankfurter Anschluß-Kanal wird für diesen Umleitungs-Verkehr ebenfalls eine Abkürzung um mehr als 30 km bedeuten.
6. Von vielen Seiten wird eine Verbindung der Niederlausitz zur Elbe und Oder geplant. Es liegen für einen solchen Elbe-Oder-Kanal bereits mehrere Entwürfe vor. Ein besonders wichtiger neuer Entwurf der Handelskammer Cottbus, der von Dr. Havestadt-Berlin bearbeitet wird, steht in Aussicht. Die Hauptbedeutung dieses Elbe-Spree-Oder-Kanals liegt darin, daß der Niederlausitzer Braunkohle der Wasserweg nach Berlin, aber auch zur See und nach Polen hinein eröffnet wird, also in jene Gebiete, wo diese Kohle am meisten gebraucht wird. Deshalb muß die neue Wasserstraße den Anschluß nicht nur nach Berlin, sondern auch zur mittleren Oder gewinnen. Das neue Projekt sieht vor, daß der neue Elbe-Oder-Kanal in den jetzigen Oder-Spree-Kanal mündet und dabei durch den Frankfurter Anschluß-Kanal seine Fortsetzung zur mittleren Oder erhält. So wird der Frankfurter Anschluß-Kanal also zum Endstücke nicht nur des Mittelland-Kanals, sondern auch der wichtigen Wasserstraßenverbindung von der Niederlausitz zur Oder. Es ist anzunehmen, daß gerade durch die Aufschließung dieses wirtschaftlich so bedeutenden Hinterlandes der Verkehr auf dem Anschluß-Kanal sich sehr umfangreich gestalten wird.
7. Endlich wird auch der aufblühenden Stadt Frankfurt a/Oder durch den Ausbau des Anschluß-Kanals die wirtschaftliche Bedeutung für den Schiffahrtsverkehr wiedergegeben, die sie früher hatte. Solange noch der Verkehr von der Oder zur Spree durch den Müllroser Kanal ging, waren in Frankfurt zahlreiche Schiffer und Reedereien ansässig. Noch jetzt sieht man an den Friedhofsdenkmälern und in alten Akten, wie umfangreich hier das Schiffergewerbe, die Kahnbauerzunft usw. gewesen sind. Dies alles ist dahin, seitdem der Oder-Spree-Kanal den von Oberschlesien kommenden Verkehr weit oberhalb von der Oder abgezogen hat und seitdem der Hohenzollern-Kanal die von Stettin nach Berlin gehenden Transporte weit unterhalb von der Oder ableitet.
8. Dabei ist Frankfurt a/Oder durch seine Lage ganz besonders geeignet, dem Wasserumschlag zu dienen. Die von allen Seiten in Frankfurt zusammenlaufenden Eisenbahnlinien führen von allen Teilen der Ostmark, vom Oderbruch, von der Lausitz, also von landwirtschaftlich überaus ertragreichen Gegenden die landwirtschaftlichen Erzeugnisse hier zusammen und machen hier den Umschlag auf dem Wasserweg für die Versendung nach West- und Mitteldeutschland möglich. Frankfurt wird so zu einem der bedeutendsten Ansaugehäfen für landwirtschaftliche Erzeugnisse im deutschen Osten. Es kann aber seine Wirkung nur dann voll entfalten, wenn diese Verbindung zwischen der großen ostwestlichen Wasserstraße durch diesen Anschluß-Kanal erleichtert und abgekürzt wird.

Aus allen diesen Gründen wird über kurz oder lang die Herstellung dieses Frankfurter Anschluß-Kanals sich als unbedingt notwendig erweisen.

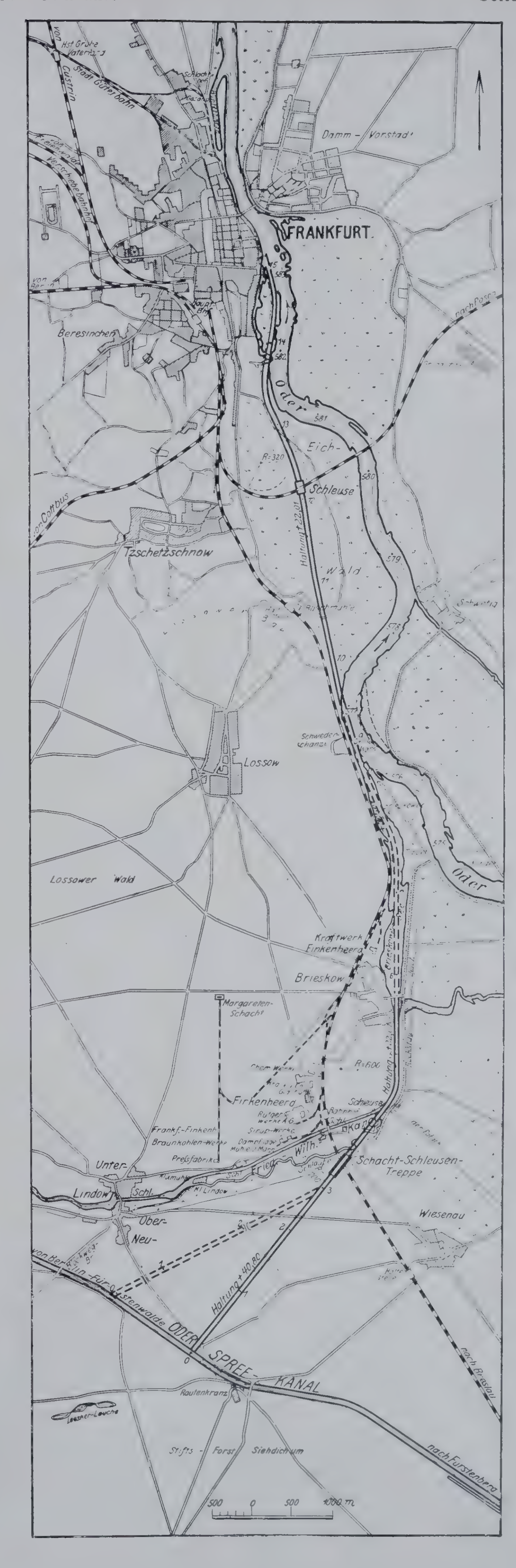


Abb. 3. Betr. Uebersichtsplan über Oder-Spree-Anschlußkanal.
Veröffentlicht in der Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt, Heft 12, Jahrgang 1922.

Die Finanzierung des Ottmachauer Staubeckens.

Von Reichsminister a. D. Dr.-Ing. Gothein, Charlottenburg.

Nach dem preußischen Wasserstraßengesetz von 1913 war der Staat verpflichtet, das Ottmachauer Staubecken, das der Oder bei Niedrigwasserständen eine Mindestfahrtiefe durch Zuschußwasser zu sichern berufen ist, auf Staatskosten zu bauen. Nach der Reichsverfassung ist diese Verpflichtung auf das Reich übergegangen und war in dem Reichsgesetz von 1921 der Bau dieses Staubeckens erneut festgelegt worden. Aber bei der großen Geldklemme stößt seine Ausführung andauernd auf Schwierigkeiten. Ebenso wie bei anderen Schiffahrtsstraßen soll daher auch hier die Finanzierung durch Garantieverpflichtungen der beteiligten Provinzen bezw. Länder erleichtert werden, wobei sich diese wieder Rückdeckung bei den Gemeinden, Korporationen, Industrieverbänden etc. verschaffen können, die besondere Vorteile von der betr. Wasserstraße haben. Für all diese Garantien ist bei der allgemeinen Geldknappheit die Kapitalbeschaffung für die Baugelder sehr schwierig geworden, besonders da, wo es sich bei wirtschaftlich durch die Ungunst der Zeitverhältnisse in schwere Notlage gekommenen Provinzen um größere Summen handelt. Und Schlesien sollte von den für das Staubecken von den beteiligten Provinzen zu leistenden Beträgen allein 65 v. H. aufbringen. Der Versuch, das Land Preußen zu einer Beteiligung zu bewegen, scheiterte. Im preußischen Kabinett bringt man der hohen verkehrswirtschaftlichen Bedeutung des Ottmachauer Staubeckens kein Verständnis entgegen; ja, das Landwirtschaftsministerium bereitete ihm, weil es 2100 ha Grund und Boden beansprucht, von denen freilich 1400 ha den Neißehochwassern ausgesetzt sind und nur 4,67 v. H. in den 4 besten Bodenklassen, nur 5.50 v. H. in Klasse V, 35.80 v. H. in Klasse VIII und 40,5 v. H. in den Klassen IX—XIII liegen, die größten Schwierigkeiten.

Selbst für das Reich war vor dem Zustandekommen der Dawesanleihe die Beschaffung der dafür erforderlichen Geldmittel überaus schwierig und die ersten den Provinzen und Interessenten unterbreiteten Finanzierungspläne, die mit ungeheuren Verzinsungssätzen rechneten, erheischten von Provinzen und Schiffahrt Opfer, die den wirtschaftlichen Wert der projektierten Anlage in Frage gestellt hätten. Sowohl die Schiffahrt wie die sonstigen Interessenten Schlesiens glaubten die ihnen damit zugemuteten Lasten nicht auf sich nehmen zu können.

Der neue ihnen unterbreitete Finanzplan rechnet auch noch mit den nichts weniger als günstigen Bedingungen der Reparationsanleihe; d. h. mit einem Ausgabekurs einer 7prozentigen Anleihe von 92, einem Rückzahlungskurs von 105 und Provisionen, Stempel und Geschäftsunkosten von zusammen 6 v. H. Die effektiven Baukosten von 50 Millionen würden damit während der 6 Baujahre ohne Bauzinsen auf 58.15 Millionen Mark wachsen. Vom 7. bis 10. Jahr nach Baubeginn sollten durch Schiffahrtsabgaben und Beiträge der Provinzen und des Reiches lediglich die Verzinsung des Anlagekapitals, von da ab auch dessen Tilgung erfolgen. Der Gesamtaufwand zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe im Effektivbetrage von 50 Mill. Rm. würde sich dann in 35 Jahren nach Baubeginn auf 146,53 Mill. Rm. belaufen, von denen 100.2 Mill. Rm. auf die Schiffahrt, 14.815 Mill. Rm. auf die beteiligten Provinzialverbände und 31.515 Mill. Rm. auf das Reich entfallen würden.

Wesentlich verbilligen läßt sich dagegen die Sache, wenn statt der ganzen Deckung der Baukosten aus Anleihe, deren Hälfte jeweilig aus Etatsmitteln bestritten wird. Die Belastung des Reichsetats mit 6 Mill. Rm. im ersten, mit je 5 Mill. in den nächsten 3 Jahren, mit 2½ Mill. im fünften und 1½ Mill. Rm. im letzten Baujahr, fällt jedenfalls nicht ins Gewicht. Das um so weniger, als es sich um später aus Schiffahrtsabgaben zu tilgende Vorschußleistungen handeln würde. Auf diesem Wege würde sich der Gesamtaufwand einschließlich des Reichsanteils auf 96.34 Mill. Rm. ermäßigen, wovon 63 Mill. Rm. auf die Schiffahrt, 8,525 Mill. auf die Provinzialverbände und 24,815 Mill. Rm. auf das Reich entfallen würden, die nach dem Tilgungsplan vom 11. bis zum 35. Jahr getilgt werden sollen.

Diese Tilgung soll, da die Einnahmen aus Fischerei- und Kraftnutzung durch Unterhaltungs- und Verwaltungskosten weitgehend absorbiert werden dürften, ebenso wie die Verzinsung im wesentlichen aus Schiffahrtsabgaben erfolgen. Diese sind mit durchschnittlich 60 Pfg. je t Güter reichlich hoch angenommen. Man wird sie, ohne den Verzinsungs- und Tilgungsplan zu gefährden, auf höchstens 50 Pfg. je t bemessen können. Denn der Plan geht von einem Anfangsverkehr von nur 3 Millionen t und einem jährlichen Zuwachs von nur 200 000 t aus. Nun hatte 1913 der für diese Abgabe in Betracht kommende Verkehr trotz mehrmonatigen Streikes in den besten Monaten der Schiffahrtsperiode schon nahe an 6 Millionen t erreicht und wenn er später auch gewaltig gesunken war, so dürfte er doch 1924 wieder 4,5 Millionen t überschritten haben. Man wird also nach Inbetriebsetzen des Ottmachauer Staubeckens mit einem abgabepflichtigen Mindestverkehr von dieser Höhe rechnen dürfen; wahrscheinlich dürfte er dann bereits auf mehr als 15 Millionen t gestiegen sein.

Auch die jährliche Verkehrszunahme von 200 000 t ist nach allen früheren Erfahrungen zu niedrig angesetzt. Man kann mit einer durchschnittlichen Jahreszunahme von 250 000 t rechnen.

Danach würde bei 4,5 Mill. t Anfangsverkehr sich bei einer Abgabe von 50 Pfg. ein Erträgnis von 2,25 Mill. Rm. statt 1,8, wie der Finanzplan bei 60 Pfg. Tonnenabgabe vorsieht, ergeben und diese würde jährlich um 125 000 t statt 120 000 t des Finanzplanes steigen. Die Abgabe würde also insgesamt 455 000 Rm. p. a. mehr erbringen als vorgesehen. Die Beiträge der Provinzialverbände würden also gar nicht praktisch werden und würde die Tilgung sehr viel rascher vor sich gehen, sodaß auch das Reich die aus Etatsmitteln zur Verfügung gestellte halbe Bausumme sehr viel früher verzinst und getilgt erhalten würde.

Im Verkehrsinteresse wie in dem der so dringend notwendigen Belebung unserer Wirtschaft wäre es freilich vorzuziehen, von vornherein die Abgaben noch weiter — sagen wir auf durchschnittlich 40 Pfg. je t — herabzusetzen, wobei freilich bei dem von mir angenommenen jährlichen Verkehrszuwachs das Erträgnis um 20 000 Rm. hinter dem Finanzplan zurückbleiben würde. Eine geringfügige Staffelung bei den höherwertigen Gütern würde aber diesen Ausfall auszugleichen vermögen.

Der große Vorzug des neuen Finanzierungsplanes ist, daß die Provinzialverbände keine Barzahlungen zu leisten, sondern nur eine Garantie zu übernehmen haben, die kaum jemals — und wenn wirklich einmal, nur mit ganz geringen Beträgen — praktisch werden dürfte. Die kleinen Opfer, die das Reich einige wenige Jahre zu bringen hat, stehen zu den Pflichten, die es im Gesetz von 1921 übernommen hat, außer jedem Verhältnis. Hoffentlich werden in dem nächsten Etat die erforderlichen Summen eingestellt und wird alsbald mit dem Bau begonnen, auf den die Oderschiffer und alle ihre Frachtinteressenten seit nahezu einem Menschenalter warten.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 8
15. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.
Vorsitzender: **Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.**
Hauptschriftleiter und verantwortlich: **Syndikus Erich Schreiber, Berlin, NW 40.**
Schriftleiter West: **Dr. Schleichert, Duisburg.**
Schriftleiter Ost: **Assessor Dr. Schalscha, Breslau.**

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Am 11. August 1925 entriß uns der Tod

Herrn Geh. Baurat Dr. ing. h. c.

Friedrich Krause

Stadtältester und Stadtbaurat a. D. von Berlin,
Mitglied der Akademie des Bauwesens

im 70. Lebensjahr.

Zunächst Vertreter des Magistrats Berlin im Großen Ausschuß, wurde Herr Geheimrat Krause im Jahre 1920 zum Verwaltungsratsmitglied gewählt. In eifriger Hingabe hat der Verstorbene seinen hervorragenden Schaffensdrang stets in den Dienst der deutschen Binnenschiffahrt und unseres Zentralvereins gestellt.

Dank und treues Andenken sind ihm gesichert.

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt E. V.-Berlin

Der erste Vorsitzende:
Dr. h. c. Ott, Generaldirektor.

Der Geschäftsführer.
I. V.: Dr. Seiermann.

Allgemeiner Teil.

Die 56. ordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt E. V.-Berlin vom 8.—10. Juli 1925 in München.

I.

Sitzungsniederschrift über die Hauptversammlung am 9. Juli 1925, vormittags 9^{30} Uhr im Bankettsaal des Künstlerhauses, Lenbachplatz 8. Vorsitzender: Gen.-Dir. Dr. h. c. Ott.

Geschäftlicher Teil.

Vorsitzender: Meine hochverehrten Herren! Ich habe die Ehre, die 56. ordentliche Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt zu eröffnen. In erster Linie entbiete ich Ihnen herzlichen Gruß und herzlichen Willkomm, und ich verbinde damit den Dank dafür, daß Sie in so außerordentlich großer Zahl zu unserer heutigen Versammlung gekommen sind, gekommen sind aus allen Teilen des Reiches. Alle Flußgebiete, vom Osten bis zum Westen, vom Norden bis zum Süden, sind hier vertreten.

Meine Herren! Wir haben unsere Hauptversammlung eingeteilt in einen geschäftlichen Teil und einen Hauptteil. Es obliegt uns zunächst, den geschäftlichen Teil zu erledigen. Der erste Punkt der Tagesordnung lautet:

Geschäftsbericht,

erstattet vom Geschäftsführer. Ich erteile das Wort Herrn Syndikus Schreiber.

(Die Niederschrift des Geschäftsberichtes findet sich auf Seite 214 dieses Heftes.)

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle den Geschäftsbericht zur Diskussion. Wenn keine Wortmeldungen stattfinden, so nehme ich an, daß Sie diesen Bericht allseitig genehmigen. Ich stelle das fest.

Der zweite Punkt der Tagesordnung lautet:

Kassenbericht,

erstattet vom Rechnungsprüfer Herrn Johannes Becker, Berlin. Ich bitte Herrn Kollegen Becker, uns den Bericht zu erstatten.

Johannes Becker, Berlin erstattet den Kassenbericht. Einschließlich eines Bestandes von 107,45 ℳ aus dem Jahre 1924 betragen die Einnahmen für das abgelaufene Jahr insgesamt 14 171,15 ℳ, die Ausgaben insgesamt 11 737,56 ℳ, sodaß am Jahresschlusse ein Guthaben von 2433,59 ℳ vorhanden ist. Der Abschluß stellt sich wie folgt:

SOLL **Abschluß am 31. Dezember 1924.** HABEN

SOLL

1924			
Dezember 31.	An ant. Kosten des Zentral-Büros		9 094.85
	„ Hauptversammlung		489.55
	„ Büro-Unkosten		181.73
	„ Bibliothek		132.30
	„ Reisespesen		936.05
	„ Porti, Telegramme		558 61
	„ Umzug		344.47
	„ Bestand am 31. 12. 1924		2 433.59
	Bankguthaben	1 798.00	
	Postscheckguthaben	570.08	
	Barbestand	65.51	
		2 433.59	
			Mk. 14 171.15

HABEN

1924			
Dezember 31.	Per Bestand am 1. Januar 1924		107.45
	„ **Beiträge:**		
	Zweigvereine	186.—	
	Staatl. Verwaltungen	198.—	
	Magistrate	1 455.75	
	Handelskammern	1 135.40	
	Landwirtsch.-Kammern	21.—	
	Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine	444.51	
	Sonstige Vereine	687.05	
	Großfirmen	4 741.84	
	Einzelmitglieder	4 246.35	
	Nachtrag	737.30	13 853.20
	„ Zinsen		92.—
	„ Verkauf von Zeitschriften		118.50
			14 171.15

Geprüft und richtig befunden
Berlin, den 2. Juli 1925.

gez. Becker, Zeitz

Bücher und Belege sind miteinander verglichen und übereinstimmend befunden worden, und der Kassenbestand lag richtig vor. Es wird Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung beantragt.

Vorsitzender: Meine Herren! Sie haben den Antrag gehört. Ich bitte um Wortmeldungen zu dem erstatteten Bericht. Das geschieht nicht. Ich nehme an, daß Sie den Kassenbericht, so wie er Ihnen vorgetragen worden ist, gutheißen. Das ist der Fall.

Wir kommen zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung.

Hierzu wird beantragt, daß Sie dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung erteilen für ihre Tätig-

keit während des vergangenen Jahres. Wenn keine gegenteiligen Aeußerungen laut werden, dann darf ich feststellen, daß Sie diese Entlastung aussprechen. Es ist dies der Fall.

Wir kommen zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Wahlen.

A. Wahl des Vorstandes.

Syndikus Schreiber: Dem Vorstande gehören an: Herr Generaldirektor Dr. Ott als Vorsitzender, Geheimrat Professor Dr. de Thierry als stellvertretender Vorsitzender und Staatsrat Dr. v. Graßmann als zweiter stellvertretender Vorsitzender. Aus formal juristischen Gründen muß diese Wahl, die im vorigen Jahre in Berlin stattgefunden hat, noch einmal erfolgen.

Vorsitzender: Es dreht sich hier nicht um eine eigentliche Wahl, sondern es handelt sich lediglich um eine aus formal-juristischen Gründen erforderliche Bestätigung der im vorigen Jahre erfolgten Wahlen. Wenn Sie nichts Gegenteiliges äußern, darf ich annehmen, daß Sie diese Bestätigung erteilen. (Zustimmung.) Das ist der Fall.

B. Wahlen zum Verwaltungsrat.

Vorsitzender: Ich ersuche Herrn Syndikus Schreiber, uns die Namen der ausscheidenden Herren mitzuteilen.

Syndikus Schreiber: Meine Herren! In diesem Jahre scheiden satzungsgemäß folgende Herren aus:

Engel, Fr., Schiffahrtsdirektor, Magdeburg,
Heesch, Schiffahrtsdirektor, Hamburg,
Hitzler, Ministerialdirektor, Berlin-Friedenau,
Jaeger, Generaldirektor, Mannheim,
Jarres, Reichsminister des Innern a. D., Oberbürgermeister, Duisburg,
Kahle, Kommerzienrat, Würzburg,
Krause, Dr.-Ing. h. c., Stadtbaurat a. D. und Geh. Baurat, Berlin,
Lindeck, Rechtsanwalt, M. d. Rwr., Mannheim N 75,
Luppe, Oberbürgermeister, Nürnberg,
Meyer, F. W., Senator, Hameln,
Michelau, H., Assesor, Syndikus, Bremen.

Wiederwahl ist zulässig.

Vorsitzender: Der Vorstand schlägt die Wiederwahl folgender Herren vor:

Fr. Engel, Schiffahrtsdirektor, Magdeburg,
Heesch, Schiffahrtsdirektor, Hamburg,
Jaeger, Generaldirektor, Mannheim,
Jarres, Reichsminister des Innern a. D., Oberbürgermeister, Duisburg,
Kahle, Kommerzienrat, Würzburg,
Krause, Dr.-Ing. h. c., Stadtbaurat a. D. und Geh. Baurat, Berlin W 57,
Lindeck, Rechtsanwalt, M. d. Rwr., Mannheim,
Luppe, Oberbürgermeister, Nürnberg,
Meyer, F. W., Senator, Hameln,
Michelau, H., Assessor, Syndikus, Bremen.

Der Vorstand schlägt Ihnen weiter vor die Zuwahl folgender Herren:

Geh. Rat Dr. von Donle, Regensburg,
Beigeordneter Armbrüster, Saarbrücken,
Syndikus Boltze, Stettin,
Syndikus Dr. Karst, Dresden.

Vorsitzender: Sie haben die Vorschläge gehört. Werden noch weitere Vorschläge gemacht?

Johannes Becker, Berlin: Ich schlage vor, in den Verwaltungsrat noch Herrn Oberstleutnant a. D. Graetz, Breslau, hinzuzuwählen.

Vorsitzender: Der Vorstand macht sich diesen Vorschlag gern zu eigen. Meine Herren! Sie haben die Vorschläge in bezug auf die Wiederwahl und Neuwahl von Mitgliedern des Verwaltungsrates gehört. Ich stelle diese Vorschläge zur Diskussion. Eine Wortmeldung findet nicht statt. Ich stelle fest, daß Sie diese Vorschläge einstimmig genehmigt haben.

Wir kommen nunmehr zu

C. Wahlen zum Großen Ausschuß.

Ich bitte Herrn Syndikus Schreiber, die Namen der ausscheidenden und der zur Neuwahl vorzuschlagenden Mitglieder des Großen Ausschusses vorzulesen.

Syndikus Schreiber: Satzungsgemäß scheidet ⅓ der Mitglieder des Großen Ausschusses aus, und zwar folgende Herren:

Geh. Baurat Bassel, Berlin,
Reg.- und Baurat Hartwig Ulrich von Both, Berlin-Wilmersdorf,
Reg.- und Baurat Faehndrich, Stettin,
Kommerzienrat Dr.-Ing. Karl Flohr, Berlin,
Geh. Regierungsrat Grantz, Prof. an der Technischen Hochschule Charlottenburg, Berlin,
Fabrikant Dr. F. Hauff, Stuttgart,
Georg Scharrer, Spedition und Schiffahrt, Duisburg,
Geh. Oberbaurat Dr. h. c. Rudolf Schmick, München,
Geh. Oberreg.-Rat Egon Schümann, Berlin-Südende,
Dr. Fritz Tetens, Charlottenburg.

Auch hier ist die Wiederwahl zulässig.

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle die Wahlvorschläge zur Aussprache. Wortmeldungen finden nicht statt, dann darf ich feststellen, daß Sie die Vorschläge, also die Wiederwahl einstimmig genehmigt haben.

Wir kommen zu Punkt 5 der Tagesordnung

Satzungsänderungen.

Ich bitte Herrn Syndikus Schreiber, das Nötige hierzu zu sagen.

Syndikus Schreiber: Während der Inflationszeit sind verschiedene Paragraphen unserer Satzungen geändert worden, wodurch naturgemäß die Satzungen etwas unübersichtlich geworden sind. Wir haben daher im Verwaltungsrat unseres Zentralvereins eine Kommission gewählt, die die Satzungen überprüft und ihre Vorschläge den Verwaltungsratsmitgliedern vorgelegt hat.

Der Kommissionsentwurf der Satzungen liegt Ihnen heute vor. Der Verwaltungsrat hat in seiner gestrigen Sitzung den Entwurf in großen Zügen genehmigt, ebenso einige Ergänzungsanträge, die noch gestellt worden waren. So wurde für § 8 folgende Fassung vorgeschlagen:

„Der Vorstand besteht aus 4 Mitgliedern, und zwar aus einem Vorsitzenden und zwei Stellvertretern, sowie dem Hauptgeschäftsführer.

Der Vorsitzende und seine zwei Stellvertreter werden von der ordentlichen Hauptversammlung im gedrängten Wahlgange auf je 3 Jahre gewählt, während der in den Vorstand miteintretende Hauptgeschäftsführer gemäß § 12 durch den Verwaltungsrat bestellt wird.

Wenn sich kein Widerspruch erhebt, kann die Wahl des Vorsitzenden und seiner beiden Stellvertreter durch Zuruf vorgenommen werden.“

Zu § 19, Absatz 1 war folgende Fassung vorgeschlagen worden:

„Der Große Ausschuß faßt die zur Erfüllung der Vereinszwecke erforderlichen Beschlüsse, soweit diese nicht von der Mitgliederversammlung zu fassen sind.“

Zu § 25, Absatz 1:

„Der Vorstand setzt im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat die Tagesordnung der Hauptversammlung fest.“

Zu § 31, Absatz 2:

„Ueber die Verhandlungen in den Sitzungen des Großen Ausschusses und in den Hauptversammlungen soll in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ berichtet werden.“

Absatz 3:

„Die in der ordentlichen Hauptversammlung festgestellte Jahresrechnung soll in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ veröffentlicht werden.“

Vorsitzender: Meine Herren! Ich schlage Ihnen vor, die Satzungen, wie Sie Ihnen im Entwurf vorliegen, unter Berücksichtigung der eben vorgetragenen Ergänzungen bezw. Abänderungen im ganzen anzunehmen. Ich eröffne nunmehr zunächst die Diskussion.

Dr. h. c. Bahr, Landsberg/W.: Liegt keine Schwierigkeit darin, wenn der Verein nur durch den Vorsitzenden und den Geschäftsführer vertreten wird? Wäre es nicht erwünscht, daß wenigstens die stellvertretenden Vorsitzenden hier noch eingefügt werden? Ich fürchte, es werden sich doch Schwierigkeiten ergeben, wenn der Vorsitzende einmal absolut verhindert ist und der stellvertretende Vorsitzende eintreten muß.

Vorsitzender: Dem Wortlaut nach sind diese Bedenken wohl richtig, aber die Herren Juristen, die bei der Neufassung der Satzungen mitgewirkt haben, sind der Auffassung, daß ohne weiteres nach juristischen Grundsätzen die Stellvertreter im Falle der Verhinderung des Vorsitzenden vertretungsberechtigt sind.

Wird sonst zu den Statutenänderungen noch das Wort gewünscht? Ich stelle fest, daß dies nicht der Fall ist. Dann darf ich feststellen, daß Sie, meinem Vorschlage entsprechend, die Statuten damit angenommen haben.

Meine Herren! Bevor wir zu Punkt 6 der Tagesordnung übergehen, gestatten Sie mir, einer traurigen Pflicht zu genügen und Ihnen die Namen derjenigen Mitglieder unseres Zentralvereins bekannt zu geben, die uns im Berichtsjahre der Tod entrissen hat.

Es sind dies die Herren:

Direktor Petters, Dresden,
Werftbesitzer Peter Dutt, Saarbrücken,
Direktor Hanne, Breslau,
Oberbürgermeister Köhler, Worms,
Dr. Brandt, Berlin,
Spediteur Julius von der Heyden, Bernburg/a. S.,
Geh. Regierungsrat, Oberbürgermeister a. D. Fürbringer, Emden,
Direktor Merseburg, Klein-Zerbst.

Der Zentralverein wird den Toten ein treues Andenken bewahren.

Meine Herren! Zu Punkt 6 der Tagesordnung — Verschiedenes — hat Ihnen der Vorstand und Verwaltungsrat nichts vorzuschlagen. Sollte aus Ihrer Mitte noch etwas zu sagen sein, so bitte ich um Wortmeldung. Das ist, wie ich sehe, nicht der Fall.

Direktor Heesch, Hamburg: Sehr geehrte Herren! Wir stehen am Schlusse unseres Geschäftsjahres. Aus dem Geschäftsbericht haben wir entnommen, welch große Fülle von Arbeit durch unseren Vorsitzenden, durch den Vorstand und die Geschäftsführung erledigt worden ist. Ich glaube ich spreche im Sinne von Ihnen Allen und aus Ihrer aller Herzen, wenn wir unserem verehrten Herrn Vorsitzenden, dem Vorstand und der Geschäftsführung unser aller herzlichen Dank zum Ausdruck bringen. (Beifall.) Meine Herren! Zum Zeichen dessen bitte ich Sie, sich von Ihren Plätzen zu erheben (geschieht).

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Herren! Ich danke Ihnen auch im Namen meiner Herren Kollegen vom Vorstand, verbindlichst für diese Vertrauensäußerung. Ich darf Ihnen versichern, daß wir vom Vorstand aus auch weiterhin uns bemühen werden, die Interessen der deutschen Binnenschiffahrt nach Kräften zu vertreten. (Beifall.) Ich muß aber hinzufügen, daß ein wesentlicher Teil dieses Dankes unserer Geschäftsführung gebührt, und ich weiß mich mit Ihnen darin einig, wenn ich diesen Dank hier vor Ihnen allen zum Ausdruck bringe. (Beifall.) Meine Herren! Wir sind nun mit dem geschäftlichen Teile zu Ende. Es wird programmgemäß eine Pause eintreten. Ich nehme an, daß wir 10,45 Uhr mit dem Hauptteil beginnen können. Eine Anzahl von Herren, die ihr Erscheinen zugesagt haben und auf deren Teilnahme wir besonderen Wert legen, ist noch nicht erschienen. Ich nehme an, daß sie bis zu diesem Zeitpunkte kommen werden. Ich darf dann jetzt die Sitzung unterbrechen.

Hauptteil der Hauptversammlung.

Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine hochverehrten Herren! Nachdem wir heute vormittag den geschäftlichen Teil der Hauptversammlung bereits erledigt haben, gestatten Sie mir, daß ich nunmehr zum zweiten Teil der Hauptversammlung übergehe und vor allem auch vor dem erweiterten Teilnehmerkreis nochmals meinen herzlichen Dank dafür ausspreche, daß Sie in einer so ungewöhnlich großen Anzahl der Einladung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt zur Teilnahme an seiner heutigen 56. Hauptversammlung Folge geleistet haben. Ich muß sagen, daß dieser überaus zahlreiche Besuch aus allen Teilen des Reiches und darüber hinaus aus dem Auslande, einen geradezu überwältigenden Eindruck auf uns macht. Wir ersehen daraus mit besonderer Freude, daß das Interesse an den Arbeiten des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt in den letzten zwei Jahren außerordentlich gewachsen ist.

Meine Herren! Gestatten Sie mir, daß ich einen besonderen Gruß darbringe in erster Linie dem Herrn Reichsverkehrsminister Dr. Krohne. Sein Erscheinen in unserer Versammlung freut uns umso mehr, als wir wissen, ein wie warmes Interesse und welch tätige Anteilnahme er an den Geschicken der deutschen Binnenschiffahrt nimmt. Gestatten Sie mir dann ferner, daß ich begrüße den Vertreter der bayerischen Staatsregierung, Herrn Staatssekretär Dr. Schmidt, daß ich weiter begrüße die Vertreter der übrigen Länderregierungen und die Vertreter der Gesandtschaften in München, daß ich ferner begrüße den Vertreter des österreichischen Handelsministeriums, Herrn Dr. Reich, den Vertreter des königlich-ungarischen Ackerbauministeriums, Herrn Unterstaatssekretär Schick, den Vertreter des königlich-ungarischen Handelsministeriums, Herrn Ministerialrat Dr. von Hazay. Mein Gruß gilt sodann Herrn Rechtsrat Dr. Konrad, dem Vertreter der Stadt München, die uns in ihren gastlichen Mauern so außerordentlich freundlich aufnimmt. Ich wende mich sodann mit meiner Begrüßung an den Herrn Rektor der Technischen Hochschule, Se. Magn. Herrn van Dyck, der sein Interesse an unseren Arbeiten durch sein Erscheinen ebenfalls kundgegeben hat. Weiterhin ist es mir eine besonders angenehme Pflicht, zu begrüßen den Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Herrn Staatssekretär Vogt. Sein Erscheinen ist für uns Binnenschiffahrttreibenden angesichts der Wichtigkeit des Zusammenwirkens von Schienen- und Wasserweg doppelt erfreulich. Ich begrüße die hier vertretenen wirtschaftlichen Verbände des Reiches und die Vertreter der wirtschaftlichen Verbände, die aus dem Auslande zu uns gekommen sind. Es sind namhafte Spitzenverbände hier vertreten, deren Aufzählung Sie mir wohl erlassen. Die Teilnahme dieser wichtigen wirtschaftlichen Vertretungen an unserer Tagung ist uns besonders wertvoll, weil durch sie unsere Bestrebungen wesentlich gefördert werden können, und ich darf mit

Genugtuung feststellen, in der Vergangenheit auch bedeutsam gefördert worden sind.

Endlich erlaube ich mir noch zu begrüßen die Vertreter der Presse, deren Mitwirkung in bezug auf die Bekanntgabe unserer Bestrebungen und Ziele uns besonders bedeutsam ist.

Meine sehr verehrten Herren! Wir haben als diesjährigen Tagungsort für unsere Hauptversammlung die schöne Stadt München gewählt. Es lag nahe, das zu tun; übt doch die Deutsche Verkehrsausstellung München einen natürlichen, großen, anziehenden Einfluß auf unsere Binnenschiffahrt aus. Daneben lag es aber auch nahe, dem Lande Bayern einmal unseren Besuch abzustatten, angesichts der Bestrebungen, die in bezug auf die Verbindung von Rhein und Donau hier so tatkräftig Platz gegriffen haben. Endlich — das brauche ich nicht besonders hervorzuheben — hat die an sich schon gegebene Anziehungskraft Münchens für die Wahl eine gewisse Rolle gespielt.

Meine sehr verehrten Herren! In unserer heutigen geschäftlichen Sitzung hat Herr Syndikus Schreiber einen eingehenden Bericht über die Tätigkeit des Vereins im abgelaufenen Jahre erstattet. Es ist in diesem Bericht alles wesentliche, das sich für die deutsche Binnenschiffahrt in diesem Zeitabschnitt ergeben hat, dargestellt. Der Bericht wird in unserer nächsten Zeitschriftnummer zum Abdruck gelangen und damit auch weiteren Kreisen zur Kenntnis kommen. Ich darf meinerseits mich daher in bezug auf das, was sich in diesem abgelaufenen Zeitabschnitt ereignet hat, kurz fassen.

Hinsichtlich einiger Punkte glaube ich aber nicht darauf verzichten zu können, kurze Ausführungen zu machen. Es ist da zunächst zu erwähnen die Veränderung, die unsere Zentralverwaltungsinstanz des Verkehrswesens, das Reichsverkehrsministerium, durch die völlige Loslösung des Betriebes der deutschen Reichsbahnen von diesem Ministerium im Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 erfahren hat. Die damit erfolgte Kompetenzbeschränkung des Reichsverkehrsministeriums auf Beaufsichtigung des Betriebes der vom Reich errichteten Deutschen Reichsbahngesellschaft, so unwillkommen und bedenklich ihre außenpolitische Veranlassung war, hat das Reichsverkehrsministerium von den unmittelbaren Verwaltungsaufgaben in einer Weise entlastet, die seiner eigentlichen obersten Zweckbestimmung nur förderlich sein kann und die der deutschen Binnenschiffahrt, als dem bisher etwas stiefmütterlich behandelten Verkehrszweig, auf die Dauer nach unserer Auffassung Vorteil bringen wird. Es ist eine Art Parität zwischen den beiden Verkehrsmitteln vor der Staatsverwaltung geschaffen worden, indem nunmehr auch die Eisenbahn, wie die Binnenschiffahrt, wesentlich privatwirtschaftlich betrieben wird und sich vor dem Forum des Herrn Reichsverkehrsministers fortan mit der Anerkennung ihrer Gleichberechtigung begnügen muß. Zwar wird die außenpolitische Veranlassung dieses Zustandes mit Erledigung unserer Reparationsschuld eines Tages wieder entfallen, jedoch ist es nicht ausgeschlossen, daß der in der jetzigen Organisation enthaltene richtige Grundgedanke sich nach glücklicher Erprobung auch später dauernd behaupten wird. Ich kann nicht umhin, in diesem Zusammenhang zu erwähnen die langwierigen Verhandlungen, welche die deutsche Binnenschiffahrt mit der Deutschen Reichsbahn um die Erstellung von Wasserumschlagstarifen zum Ausgleich der der Binnenschiffahrt durch das Staffeltarifsystem des Jahres 1920 erwachsenen Nachteile geführt hat, Verhandlungen, die gerade in allerletzter Zeit in ein Stadium eingetreten sind, das eine fruchtbare beiderseitige Arbeit in der Zukunft zu gewährleisten vermag. Wenn diese Verständigung tatsächlich erzielt wird, dann werden diejenigen unter uns, die seit Jahr und Tag unablässig für eine zweckdienliche Zusammenarbeit zwischen Schienen- und Wasserweg tätig gewesen sind, ihren schönsten Lohn darin finden.

Die deutsche Binnenschiffahrt verlangt — das möchte ich mir erlauben auch an dieser Stelle auszusprechen — nicht, daß ihr von der Reichsbahn Zuwendungen oder Geschenke gemacht werden; sie verlangt lediglich Spielraum, um ihrer natürlichen Aufgabe im Dienste der deutschen Volkswirtschaft neben der Bahn in dem Maße gerecht zu werden, wie es die schwere Zeit von ihr verlangt. Die deutsche Binnenschiffahrt will leben, um schaffen zu können.

Meine Herren! Ueber das Problem der zweckdienlichen Gestaltung der Wasserbauverwaltung im Reichsverkehrsministerium werden wir heute von Herrn Reichstagsabgeordneten Oberbürgermeister Dr. Most noch einen Vortrag hören. Ich erinnere in diesem Zusammenhang daran, daß am 26. Januar d. J. im Reichsgesetzblatt die schon lange erwartete Verordnung über die Beiräte für die Reichswasserstraßen erschienen ist.

Der weitere Ausbau unseres deutschen Binnenschiffahrtsnetzes zu einem leistungsfähigen Gesamtnetz stößt zurzeit infolge Kapitalmangels und Kreditnot naturgemäß auf gewaltige Schwierigkeiten. Das Kennzeichen der letzten Jahre und so auch des letzten Jahres liegt daher weit mehr im Planen und Vorbereiten, als in der Vollendung solcher Wasserwege. Die bayerischen Arbeiten an der oberen Donau und die im Werk befindliche Weiterführung des Mittellandkanals bis zur Elbe und Oder sind immerhin so wichtig, daß sie besonders hervorgehoben zu werden verdienen. Gerade die Schwierigkeit der Zeitumstände wird den mutigen Förderern dieser bedeutsamen Bauten dereinst zum Ruhm gereichen.

Ebenso müssen die in Ausführung begriffenen Teilarbeiten an der Neckarkanalisation anerkennend erwähnt werden.

Der französische Plan eines linksseitigen oberrheinischen Seitenkanals Straßburg—Hüningen bedarf gleichfalls der Erwähnung. Der Bau des ersten Teilstückes von Hüningen bis Kembs braucht wohl nicht zu beunruhigen. Dagegen bestehen hinsichtlich der Fortführung des Kanals bis Straßburg, die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in der diesjährigen Apriltagung bedingungsweise gutgeheißen wurde, bei allen Verfechtern der Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein wesentliche Bedenken.

Eine Vorstellung von der Mannigfaltigkeit der Kanalplanungen in Deutschland überhaupt gibt Ihnen die vorliegende Nummer 7 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt vom 9. Juli d. J. Ueberall regt es sich unverdrossen. Die deutsche Binnenschiffahrt will ihrerseits nachholen, was die deutschen Eisenbahnen schon geraume Zeit für sich beendet haben, den Ausbau ihrer Linien zum Verkehrsnetz. Möge auch allseitig das richtige Maß gehalten werden. Nur wirklich bauwürdige Linien dürfen erstellt werden. Entbehrliche oder gar verfehlte Kanalbauten können wir uns nicht leisten.

Meine Herren! Ich schließe hiermit und erlaube mir, zunächst dem Herrn Reichsverkehrsminister Dr. Krohne das Wort zu geben.

Reichsverkehrsminister Dr. K r o h n e: Meine Herren! Es ist mir eine ganz besondere Freude, Ihren heutigen Verhandlungen beiwohnen zu dürfen und Ihnen die besten Wünsche der Reichsregierung für einen guten Verlauf Ihrer Beratungen zu überbringen. Aber mit dieser Freude verband sich für mich auch eine Pflicht, hier zu erscheinen, denn ich habe, wenn ich so sagen darf, Ihnen das Reichsverkehrsministerium neuen Stils vorzustellen. Der Herr Vorsitzende hat schon darauf hingewiesen, was auch Ihnen allen bekannt ist, welche Veränderungen vor sich gegangen sind. Wir haben in dem Reichsverkehrsministe-

rium nicht mehr wie früher das Eisenbahnministerium zu sehen, das pflichtgemäß sein Hauptaugenmerk darauf zu richten hatte, aus diesem Hauptverkehrsinstrument in wirtschaftlicher Beziehung, hinsichtlich des Wirkungsgrades und des finanziellen Erträgnisses, alles zu tun, sondern das Reichsverkehrsministerium wird jetzt die Aufgabe haben, den höchsten Grad der Wirksamkeit des Verkehrs, soweit ihm das im Rahmen seiner Befugnisse möglich ist, herbeizuführen, und zwar des Verkehrs auf dem Wasser, auf den Schienen, in der Luft und auf den Landstraßen. Dieses Problem stellen heißt seine Schwierigkeiten in unserer gegenwärtigen finanziellen Ohnmacht von vornherein erkennen.

Im Rahmen dieser Aufgaben macht mir allerdings die Binnenschiffahrt schwere Sorgen. Sie wissen alle viel besser als ich, welch schwere Stöße sie durch den Friedensvertrag erlitten hat und wie darüber hinaus die westliche Bedrückung auch weiter der Binnenschiffahrt schweren Schaden zugefügt hat. Daß hier etwas geschehen muß, ist klar; die Dinge sind auch im Fluß und ich hoffe, daß sie sich zu einem guten Ergebnis führen lassen werden.

Dann die Frage der Tarife. Ich möchte mich nicht in Wiederholungen ergehen. Ihr Herr Vorsitzender hat schon darauf hingewiesen, daß auch diese Dinge sich zu einem günstigen Ergebnis zu gestalten scheinen, und niemand mehr wie das Reichsverkehrsministerium würde es begrüßen, wenn eine verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Binnenschiffahrt und Reichsbahnen in dem Ausmaße, wie der Herr Vorsitzende es angedeutet hat, sich erzielen ließe.

Besonders dankbar bin ich dem Herrn Vorsitzenden für die Ausführungen, die er gemacht hat hinsichtlich des Baues der Wasserstraßen. Meine Herren! Die Sache liegt jetzt doch so, daß es viele gibt, welche meinen, wir haben gar nicht so viel Verkehr, daß wir noch nach neuen Verkehrswegen suchen müssen; die Eisenbahnen und die bestehenden Wasserverkehrswege können den Verkehr schon bewältigen. Für den Augenblick ist das zweifellos richtig, aber nicht für die Zukunft. Ich darf nur daran erinnern, welch großen Schaden wir in einer für uns ereignisschweren Zeit dadurch erlitten haben, daß wir die große Wasserstraßenverbindung Westen-Osten—Osten-Westen nicht gehabt haben. Wir müssen unbedingt, trotz der schwierigen Finanzlage, daran gehen, die notwendigen Wasserstraßen auszubauen. (Zustimmung.) Im übrigen würde ich mich als Reichsverkehrsminister glücklich schätzen, wenn ich, wie bisher, auch künftig Ihrer beratenden Stimme mich zu erfreuen hätte. In diesem Sinne darf ich nochmals die besten Wünsche für Ihre Verhandlungen aussprechen. (Lebhafter Beifall.)

V o r s i t z e n d e r: Das Wort hat Herr Staatssekretär Dr. Schmidt.

Staatssekretär Dr. S c h m i d t, München: Meine Herren! Ich habe die Ehre, Sie im Namen der bayerischen Staatsregierung herzlich willkommen zu heißen. Zugleich darf ich Sie namens der Gesandten Preußens und Württembergs für ihre Länder begrüßen. Die diesjährige Tagung des Zentralvereins in München ist wohl durch die Deutsche Verkehrsausstellung äußerlich veranlaßt, auf der die Binnenschiffahrt ja einen sehr großen Raum einnimmt. Die Modelle und Pläne der gewaltigen Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen, der Dampfer und Schiffe, die Tabellen und Statistiken über die von der Binnenschiffahrt beförderten Gütermengen geben ein anschauliches Bild von der gewaltigen Bedeutung der Binnenschiffahrt und von dem Anteil, den sie am Gesamtverkehr der Länder hat. So wird jedem vor Augen geführt, daß die Binnenschiffahrt nicht nur ein notwendiges, sondern ein unentbehrliches Glied in der Kette des Weltverkehrs geworden ist. Bayern hat nicht den Vorteil, auf großen Längen von schiffbaren Strömen durchflossen zu werden, wie z. B. Preußen von Rhein, Elbe und Oder. Aber der Anteil, den Bayern an zwei der größten Schiffahrtsströme, an Rhein und Donau, hat, berechtigt uns doch wohl, auch Bayern zu den schiffahrttreibenden Ländern zu rechnen. Die großen Hafenanlagen in Ludwigshafen, Aschaffenburg und Regensburg sind ja auch beredte Zeugen dafür, daß in Bayern alles getan wird, um den Verkehr auf dem Wasserwege in unser Land hereinzuführen, ihn zu fördern und zu unterstützen. So hat denn auch der Gedanke der Schiffahrt in der bayerischen Bevölkerung seit langem festen Fuß gefaßt, und es ist ja nicht eine Erfindung der letzten Jahre, den Rhein und die Donau durch einen Kanal zu verbinden, um auf diese Weise Bayern seiner ganzen Länge nach mit einer Großschiffahrtsstraße zu durchziehen. Sie können daher, meine Herren, in München nicht nur mit der Sympathie rechnen, die München als Feststadt allen ihren Gästen entgegenbringt; Sie finden hier auch sachliches Verständnis und sachliche Anteilnahme an Ihren Wünschen und Bestrebungen. Die bayerische Regierung hat diesen in Bayern lebendigen Bestrebungen von jeher ihr besonderes Augenmerk und ihre volle Unterstützung angedeihen lassen. Dieses Interesse ist auch nicht etwa dadurch erlahmt, daß die Verwaltung der Wasserstraßen nunmehr auf das Reich übergegangen ist. Es ist vielmehr der dringende Wunsch der bayerischen Regierung, auch fernerhin an der Verwaltung der Wasserstraßen selbst den tatkräftigsten Anteil zu nehmen durch die Ausübung dieser Verwaltung mit bayerischen Behörden für das Reich, in dem sicheren Glauben, daß die bayerischen Schiffahrtsinteressen am besten im eigenen Lande selbst erkannt und mit besonderer Liebe und Sorgfalt gepflegt werden. Welchen Anteil die bayerische Regierung an den Schiffahrtsfragen nimmt, beweist Ihnen auch ihr nachdrücklichstes Eintreten für die Schaffung von Wasserumschlagstarifen, wie der Umstand, daß sich der bayerische Staat an zwei Schiffahrtsgesellschaften, an einer Main-Rhein- und an einer Main-Rhein-Donaugesellschaft, selbst beteiligt hat.

Indem ich Ihnen schließlich insbesondere die Grüße des Herrn Handelsministers und des Herrn Ministers des Innern überbringe, die beide leider am persönlichen Erscheinen verhindert sind, darf ich Ihnen im Namen der bayerischen Staatsregierung den besten Erfolg für Ihre Verhandlungen wünschen. (Lebhafter Beifall.)

V o r s i t z e n d e r: Das Wort hat der Vertreter der Stadt München, rechtskundiger Stadtrat Herr Dr. Konrad.

Rechtskundiger Stadtrat Dr. K o n r a d, München: Meine sehr geehrten Herren! Ich habe den ehrenvollen Auftrag, Sie namens der Stadt München zu Ihrer Tagung zu begrüßen und Sie in München aufs herzlichste willkommen zu heißen. Die Stadt München hat sich ganz besonders darüber gefreut, daß Sie im Rahmen der Verkehrsausstellung Ihre Tagung hierher verlegt haben, und ich bin beauftragt, Ihnen dafür ganz besonders zu danken. Wenn München auch abseits der großen deutschen Wasserstraßen liegt, so verkennen wir doch nicht die Bedeutung und die Wichtigkeit Ihrer Bestrebungen und Ihrer Ziele. Als einen kleinen Beweis dafür mögen Sie es vielleicht ansehen, daß der Stadtrat kürzlich beschlossen hat, Ihrem Verein ebenfalls als Mitglied beizutreten. (Beifall.) Wir haben uns auch besonders darüber gefreut, daß Sie einen Punkt auf Ihrer heutigen Tagesordnung haben, der unser besonderes Interesse erregt. Es ist dies die Durchführung der Wasserstraße Rhein-Main-Donau. Wir versprechen uns von der Durchführung dieser Wasserstraße eine wesentliche Förderung unserer wirtschaftlichen Interessen, und wir erhoffen für München, für Augsburg und Südbayern auf diesem Wege ebenfalls den Anschluß an das große deutsche Wasserstraßennetz. Von diesem Gesichts-

punkte aus wünsche ich namens der Stadt Ihrer Beratung allerbesten Verlauf und den allerbesten Erfolg.

Ich darf hinzufügen, daß ich auch namens des Deutschen Städtetages die besten Grüße zu überbringen und den besten Erfolg Ihrer Tagung zu wünschen habe. (Beifall.)

Vorsitzender: Das Wort hat der Vertreter der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Herr Staatssekretär Dr. Vogt.

Staatssekretär Dr. Vogt: Meine sehr geehrten Herren! Als Vertreter der Deutschen Reichsbahngesellschaft danke ich Ihnen verbindlichst für die freundliche Einladung zur Teilnahme an der diesjährigen Tagung. Ich bin dieser Einladung um so lieber gefolgt, als nicht nur sachliche Interessen, sondern seit kurzem auch persönliche Beziehungen die Reichsbahngesellschaft mit dem Zentralverein der deutschen Binnenschiffahrt verbinden. Ist doch Ihr verehrter Herr Vorsitzender, Herr Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Mitglied unseres Verwaltungsrates. Die deutsche Reichsregierung hat diese Wahl in der Überzeugung getroffen, daß Eisenbahn und Wasserweg in Deutschland die gleichen Ziele zu verfolgen haben. Auch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat die Wahl des Generaldirektors Dr. Ott mit Freuden begrüßt. Sieht sie doch darin eine Gewähr, daß die Interessenten des Wasserweges sich nicht gegen die Interessen der Reichsbahn einstellen werden, wie auch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn sich stets bemüht hat, ihre Interessen mit denen des Wasserweges auszugleichen. Meine Herren! Wir schreiten zwar auf verschiedenen Wegen: Hier Eisenbahn — dort Wasserweg, am Ziele müssen wir uns aber zusammenschließen, und das ist der Dienst an der deutschen Volkswirtschaft. Ich bin überzeugt, daß auch die diesjährige Tagung uns Ihrem und unserem Ziele näher bringen wird und ich wünsche Ihren Beratungen besten Erfolg.

Vorsitzender: Das Wort hat nunmehr Herr Geh. Oberbaurat Dr. Schmick.

Geh. Oberbaurat Dr. Schmick, stellv. Vorsitzender des Reichsbundes deutscher Technik: Meine sehr geehrten Herren! Es ist eine große Anzahl von technischen Vereinen, von wirtschaftlichen Vereinen, von technisch-wirtschaftlichen Vereinen usw. heute hier vertreten. Es ist mir eine besondere Ehre und Freude, die Grüße aller dieser Vereine hier aussprechen zu dürfen und ausdrücklich zu betonen, welch außerordentlichen Wert alle diese genannten Vereine darauf legen, heute hier bei der Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt vertreten zu sein. Es ist ja ganz klar, daß jeder technische und jeder wirtschaftliche Verein die hervorragende Bedeutung der Binnenschiffahrt erkennt. Alle wissen, was die deutsche Binnenschiffahrt in den vergangenen Jahren geleistet hat, und wenn leider durch die unglücklichen Folgen des Krieges die deutsche Binnenschiffahrt scheinbar vorübergehend etwas zurückgedrängt worden ist, so haben doch wir alle die feste Ueberzeugung, daß sie nicht nur ihre alte glänzende Stellung wiedererringen, sondern darüber hinaus an Bedeutung noch gewinnen wird. Meine sehr geehrten Herren! Beweis dafür sind doch die großen und umfangreichen Projekte, die man für neue Binnenschiffahrtsstraßen aufstellt. Wenn die Bedeutung der Binnenschiffahrt nicht in das Bewußtsein aller technischen und wirtschaftlichen Kreise eingedrungen wäre, so könnte das doch nicht der Fall sein. Die deutsche Binnenschiffahrt kann also überzeugt sein, daß die gesamte Technik und Wirtschaft Deutschlands auf sie die größten Hoffnungen setzt. Viele dieser großen Entwürfe sind bereits in Angriff genommen, andere können hoffentlich bald begonnen werden, wenn die wirtschaftliche Lage Deutschlands es gestattet. Alle diese Bestrebungen zu fördern, hat sich der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt zum Ziel gesetzt, und deshalb wünschen die heute hier vertretenen Verbände, daß ich heute hier zum Ausdruck bringe, welch großen Anteil sie an den Bestrebungen des Zentralvereins nehmen und welche Hoffnungen sie auf seine weitere Tätigkeit setzen. In diesem Sinne begrüße ich namens der vertretenen Verbände die heutige Hauptversammlung. (Beifall.)

Professor Dipl.-Ing. Eugen Blisniak, Moskau: Hochgeehrte Kollegen! Ich begrüße diese hohe Versammlung als Mitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt sowohl wie als Vertreter des Kommissariats für das Verkehrswesen der Union Sowjet-Rußland, in der das Interesse für die deutsche Binnenschiffahrt mit ihrer mächtigen Entwicklung groß ist. Sogar im gegenwärtigen Augenblick hat diese Versammlung die Absicht, solche Fragen zu besprechen, die das russische Wasserstraßenproblem nahe berühren. Ich meine hier die große Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau. Mit der Beendigung dieses grandiosen Bauwerkes wird ein direkter Zugang zum Schwarzen Meere und damit zu den russischen Flüssen, vor allem dem Dnjepr, eröffnet.

Ein Entwurf der Kanalisation des Dnjepr ist beinahe fertiggestellt. Es besteht die Absicht, zur Ueberwindung der Stromschnellen einen Damm und Schleuse zu erbauen, um damit gleichzeitig bis zu 650 000 Kilowatt elektrischer Kraft zu erhalten. Ebenso wird ein Entwurf zur Verbindung der Flüsse Wolga und Don durch einen Kanal bearbeitet, wodurch unserer Hauptwasserstraße, der Wolga, ein Ausgang in das Schwarze Meer eröffnet würde.

Wenn diese beiden mächtigen Aufgaben erfüllt sein werden und die Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau fertiggestellt sein wird, werden wir einen Wasserverkehr zwischen unserer Union und Deutschland erhalten. Zurzeit besteht die Verbindung Sowjet-Rußlands und Deutschlands auf dem Eisenbahn- und Luftwege. Es fehlt nur noch die Verbindung auf dem Wasserwege, doch wurde bereits unlängst ein interessanter Versuch gemacht mit einer Reise von Hamburg bis zu dem persischen Hafen Enseli — via Leningrad—Astrachan.

Ich erlaube mir, Ihrer Versammlung Erfolg zu ihrer Arbeit und der deutschen Schiffahrt für ihre Entwicklung herzlich zu wünschen. Es lebe der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt und die Einigung aller Mitarbeiter der Binnenschiffahrt. (Beifall.)

Vorsitzender: Meine Herren! Ich habe Ihnen noch Kenntnis zu geben von einem Telegramm des Herrn Reichswirtschaftsministers Neuhaus. Es lautet: „Ich bedaure lebhaft, in letzter Stunde mitteilen zu müssen, daß aus dienstlichen Gründen auch die Teilnahme eines Vertreters von mir an der Münchener Tagung unmöglich geworden ist. Den in München versammelten Mitgliedern des Zentralvereins sende ich meine besten Grüße und Wünsche für einen erfolgreichen Verlauf der Tagung.“ (Beifall.)

Meine Herren! Ich erteile nunmehr das Wort Herrn Oberbürgermeister Dr. Most, Mitglied des Reichstages, zu seinem Vortrag: „Die deutsche Binnenschiffahrt und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung.“

(Die Niederschrift des Vortrages von Herrn Oberbürgermeister und Reichstagsabgeordneten Dr. Most, Duisburg findet sich auf Seite 216.)

Vorsitzender: Meine hochverehrten Herren! Ihr starker Beifall läßt es mir gewiß erscheinen, daß Sie mit mir übereinstimmen, wenn ich Herrn Dr. Most unseren herzlichsten Dank für seinen ausführlichen und interessanten Vortrag ausspreche.

Meine Herren! Die Diskussion über die Vorträge soll am Schluß der Vorträge erfolgen. Die beiden folgenden Vorträge behandeln im großen und ganzen dasselbe Thema. Es wird daher der Erledigung der Tagesordnung zugute kommen, wenn wir zunächst diese Vorträge folgen lassen.

Ich erteile hiermit Herrn Staatsrat Dr. Ritter von Graßmann das Wort zu seinem Vortrage: „Die wirtschaftliche Bedeutung der Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G.“

(Die Niederschrift des Vortrages des Herrn Staatsrats Dr. von Graßmann findet sich auf Seite 221.)

Vorsitzender: Ich erteile nunmehr Herrn Oberbaudirektor Professor Dantscher, München, das Wort zu seinem Vortrage: „Technisches über die Bauten der Rhein-Main-Donau-A.-G.“

(Niederschrift des Vortrages siehe Seite 223.)

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Herren! Die außerordentlich interessanten Ausführungen des Herrn Dr. von Graßmann und des Herrn Professor Dantscher, die uns ein Bild davon gaben, wie weit das großzügige Werk der Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meere schon vorgeschritten ist, werden Sie, dessen bin ich sicher, außerordentlich interessiert haben. Ich glaube, der große Beifall, den Sie diesen Vorträgen gespendet haben, der will nicht nur anerkennen, was die Vorträge uns gebracht haben, sondern er will auch anerkennen die Tatkraft der Männer, die hier am Werke sind. Und in vorderster Reihe stehen ja gerade die beiden Herren Vortragenden. Das zum Ausdruck zu bringen, war mir ein Bedürfnis, und ich glaube, daß ich mich da mit Ihnen in voller Uebereinstimmung befinde. (Beifall.)

Meine Herren! Wir kommen nun zum letzten Vortrag: „Das Donauhafenprojekt für Krems.“ Ich erteile hierzu Herrn Oberbaurat Ing. Erben das Wort.

(Niederschrift des Vortrages von Herrn Oberbaurat Ing. Erben siehe Seite 227.)

Vorsitzender: Meine Herren! Ich danke auch Herrn Oberbaurat Erben für seinen Vortrag, der uns Häfen an der Donau und ein Projekt für Krems gezeigt hat. Wir dürfen den Herren von Krems zu ihrem Plane alles Gute wünschen. Wir hoffen, daß sie für ihren Wagemut mit einer baldigen Durchführung des Projektes belohnt werden. Meine Herren! Ehe ich die Diskussion eröffne, habe ich Ihnen noch mitzuteilen, daß auf dem Luftwege, leider etwas zu spät, um unseren Verhandlungen noch gänzlich anwohnen zu können, von Berlin aus drei Mitglieder des Zentralvereins hier eingetroffen sind. Ich begrüße diese Herren noch insbesondere. Das von diesen weit hergekommenen Mitgliedern bekundete Interesse an unserem Zentralverein wissen wir dankbar zu schätzen und wir freuen uns, sie hier in unserer Mitte zu sehen. (Lebhafter Beifall.)

Meine Herren! Ich eröffne nunmehr die Diskussion und gebe zunächst Herrn Dr. Schmitz, Duisburg, das Wort.

Dr. Schmitz, Duisburg: Meine Herren! Die Frage der Wasserumschlagstarife ist diejenige Frage, die die deutschen Wasserstraßen, die deutschen Binnenhäfen und die deutsche Binnenschiffahrt, insonderheit den Zentralverein, wohl jetzt an erster Stelle interessieren. Es erscheint nach unseren umfangreichen Vorarbeiten, namentlich der letzten Monate, und nach den dankenswerten Worten des Vertreters der Reichsbahn, des Herrn Staatssekretärs Vogt, notwendig, eine Entschließung anzunehmen, die die Auffassung des Zentralvereins zum Ausdruck bringt und die der Verwaltungsrat in folgender Fassung vorschlägt:

„Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt begrüßt die heutige Erklärung des Herrn Vertreters der Reichsbahn über das notwendige und künftig bessere Zusammenarbeiten zwischen Wasserstraßen und Reichsbahn und mißt dieser Erklärung eine besondere Bedeutung bei, da sie ihre Grundlage in den eben beendeten Beratungen des Verwaltungsrates der Reichsbahn über die Frage der Wasserumschlagstarife hat.

Die Einführung und Erweiterung dieser Tarife ist für die Entwicklung des deutschen Wasserstraßenverkehrs, wie für das deutsche Binnenschiffahrts- und Hafenwesen — gerade angesichts seiner schweren Notlage — von derart ausschlaggebender Bedeutung, daß der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt es als seine Pflicht erachtet, am Tage seiner Hauptversammlung der bestimmten Erwartung Ausdruck zu geben, daß nunmehr in ganz kurzer Frist der systematische Ausbau der Wasserumschlagstarife praktisch durchgeführt wird.“

Vorsitzender: Ich stelle diese Entschließung zur Diskussion. Wenn sich kein Widerspruch erhebt, so darf ich feststellen, daß die Entschließung einstimmig angenommen worden ist.

Das Wort hat nunmehr der Vertreter des Württembergischen Industrie- und Handelstages, Herr Handelskammer-Syndikus Dr. Klien, Stuttgart.

Dr. Klien: Meine Herren! Das, was wir von den Herren aus Bayern erfahren haben über die bayerischen Binnenschiffahrtsprojekte und -Pläne, das findet unser aller Interesse; auch wir in Württemberg wünschen ohne Neid den Bayern den besten Fortgang für diese bedeutsamen verkehrswirtschaftlichen Aufgaben und Arbeiten, weil wir in jeder Vollendung eines brauchbaren Binnenschiffahrtswegs zugleich eine Förderung des deutschen Binnenschiffahrtsgedankens und Binnenschiffahrtsverkehrs erblicken. Die Aufgabe, die sich hier die Vereinigung zu stellen hat, ist doch wohl die einer klaren und möglichst rückhaltlosen Stellungnahme zu der Fragestellung, die Herr Oberbürgermeister Dr. Most gegeben hat, weil in ihr eigentlich die einheitliche Grundlage für weitere gemeinschaftliche Arbeit bis zu einem gewissen Umfang gegeben ist. Ich glaube, daß wir uns bei der Debatte auf einen einzigen Punkt zu beschränken haben. Auch wir Württemberger stimmen unzweideutig dem Grundgedanken des Herrn Dr. Most zu, und zwar, wenn Sie wollen, zunächst einmal aus der schlechten Erfahrung heraus, die wir bereits auf dem Gebiet des einzelstaatlichen Eisenbahnwesens gemacht haben. Jahre der Not und Schicksalsgemeinschaft haben uns alle gelehrt, daß es heute keine einzelstaatliche „Volkswirtschaft“ — ebensowenig eine württembergische Wirtschaft, wie eine solche von Bayern, Baden, Hessen, Sachsen, Preußen — gibt, sondern daß wir nur als einige deutsche Wirtschaft in allen großen Wirtschafts- und Verkehrsfragen Aussicht haben, den schweren Kampf zu bestehen, den das Reich um seine weltwirtschaftliche Geltung zu führen hat. Wie wir früher bei der Zersplitterung der Eisenbahnhoheit erkennen mußten, daß jedes Wirtschaftsgebiet unter getrennter Verkehrs- und Verwaltungspolitik leidet, so droht gleich schwere Erfahrung auf dem Gebiete der deutschen Binnenschiffahrt. Hier heißt es rechtzeitig Farbe bekennen und den Weg zu einheitlichem, wirtschaftlichem Zusammenwirken möglichst bestimmt zu gehen. Die Begründung dieser Forderung hat Herr Dr. Most so ausführlich gegeben, — die Gründe finanzieller, politischer, wirtschaftspolitischer und verwaltungstechnischer Art — daß sie für sich selbst mit zwingender Kraft sprechen; ceterum censeo: wir Württemberger sprechen uns unbedingt für die Aufrechterhaltung des Art. 97 der Reichsverfassung aus. Gleiches hoffen wir vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, der allen einzelnen fruchtbaren Binnenschiffahrtsfragen nach Möglichkeit seine Förderung zu

verleihen hat, vor allem aber „überstaatlich“ für eine einheitliche Lösung des deutschen Binnenschiffahrtsgedankens einzutreten berufen ist.

In Konsequenz dessen sollte auch die heutige Versammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt unzweideutig 1. sich für die Oberhoheit des Reiches auch auf verwaltungstechnischem Gebiet im Binnenschiffahrtswesen aussprechen — als selbstverständlich nehme ich an, daß das Reich frühere Fehler nicht wiederholt und sich gern des bewährten, einzelstaatlichen Verwaltungsapparates, der aber ihm unterstellt werden muß, bedienen wird — und 2. sich geschlossen für eine einheitliche Reichs-Binnenschiffahrtspolitik als einem Teil der Reichsverkehrspolitik einsetzen. Nur dadurch wird eine einheitliche Disponierung, insbesondere auch in der Gesamtlage unserer Schiffahrtslinien, zu erreichen sein; nicht Ländergrenzen, sondern Wirtschaftsgebiete müssen dabei entscheidend sein. Dann erst werden wir die Möglichkeit haben, den Kampf erfolgversprechend zu führen, den Deutschland aufnehmen muß, um seine wirtschaftliche Selbständigkeit wieder zu erringen. In diesem Kampf müssen wir die Binnenschiffahrt ebenso einheitlich einsetzen können, wie die Eisenbahnen.

Ich habe unsere Auffassung rückhaltlos zum Ausdruck gebracht, bitte aber, gegenteilige Auffassungen, wenn sie bestehen, ebenso offen zu bekennen. Ich halte das nicht nur für ein Gebot des wechselseitigen Vertrauens, sondern auch für den besten Weg einer ehrlichen Verständigung.

Vorsitzender: Wird das Wort noch gewünscht? Es liegt ja nun allerdings so, daß sich unsere Reihen schon sehr gelichtet haben. Ich nehme an, daß Herr Dr. Klien beabsichtigt, festzustellen, daß der Zentralverein von seinen Erklärungen Kenntnis nimmt und dementsprechend sie demnächst auch in die Berichte über unsere Versammlung Aufnahme finden. Einen formellen Beschlußantrag in der Angelegenheit zu fassen, würde ich etwas bedenklich finden angesichts des Umstandes, daß die Versammlung nicht mehr vollzählig ist. Aber es wird ja auch wohl Ihren Zwecken dienen, wenn wir so verfahren, wie ich eben skizziert habe.

Dr. Klien: Ich bin durchaus Ihrer Meinung, lege nur Wert auf die Feststellung, ob innerhalb dieses Kreises grundsätzliche Gegnerschaft zu meinen Ausführungen, d. h. Gegnerschaft zu meinem Bekenntnis für eine gesamtdeutsche Lösung der Binnenschiffahrtsgedanken, etwa besteht. Wäre das nicht der Fall, so wären wir schon ein gutes Stück auf dem rechten Weg.

Vorsitzender: Ich stelle fest, daß Gegner in unseren Reihen jetzt nicht mehr hier sind. (Heiterkeit.)

Meine sehr geehrten Herren! Wir sind am Schlusse unserer Tagung angelangt. Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen am Schluß noch herzlich dafür danke, daß Sie so wacker ausgehalten haben. Gestatten Sie mir ferner die Bitte, daß Sie heute nachmittag um 6 Uhr möglichst vollzählig zu unserm gemeinsamen Mahl wieder hier in diesem Saale erscheinen möchten.

Schluß 2 Uhr 30 Min.

II.

Verzeichnis der Teilnehmer an der 56. ordentlichen Hauptversammlung in München am 9. Juli 1925.

Albers, Hermann, Verlagsbuchhändler, Berlin,
Albrecht, Dr., Bürgermeister der Stadt Deggendorf a. D.,
Baecker, Direktor der Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim,
Bahr, Max, Dr.-Ing. e. h., Fabrikant, Landsberg (Warthe),
Bake, Werner, Dr. jur., Dr. phil., Volkswirt R. d. V., Pyritz (Pommern),
Bansa, C., Fulda-Lahn-Kanalverein, Limburg (Lahn),
Baritsch, Baurat, Geschäftsf. der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg,
Baritsch jun., Hamburg,
Barkemeyer, Karl, Direktor der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, Bremen,
Barth, Regierungsrat, Ministerium des Innern, Stuttgart,
Basse, Direktor der Gebrüder Sachsenberg, A.-G.,
Baumann, München,
Bayer, Theodor, Direktor der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg,
Bazika, Ed., Ministerialrat, Ing., Prag,
Becker, Karl, Akkumulatorenfabrik, Abt. Schiffahrt, Berlin, Vorsitzender des Verbandes zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin,
Becker, Dr., Oberbürgermeister a. D., Minden i. W.,
Beckert, Korvettenkapitän a. D., geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schiffahrtsvereins für die westdeutschen Kanäle und die Weser e. V., Dortmund,
Berger, Direktor der Stettiner Hafengesellschaften, Stettin (Freibezirk),
Bergmann, C., Staatssekretär a. D., den Haag,
Bernhardt, Abteilungsdirektor, Fried. Krupp-Grusonwerk A.-G., Magdeburg,
Bernhardt, Magistrat Hameln, Hameln,
Blaum, Dr., Oberbürgermeister, Hanau a. M.,
Blaustein, Professor, Dr., Handelskammer, Mannheim,
Blisniak, E., Professor, Moskau,
vom Bögel, W., Oberingenieur, Leiter der Rheinwerft Walsum, Walsum (Niederrhein),
Bothe, Otto, Telegraphen-Union,
Böhm, Theodor, Oberingenieur, München,
Brandl, Ludwig, Ministerialrat und Strombaudirektor der n. ö. Donau-Regulierungs-Kommission, Wien,
Brehm, Oberbaurat, württemb. Ministerium Abt. für den Straßen- und Wasserbau, Stuttgart,
Breitenfelder, Karl, Ing., Oberbaurat der niederösterreich. Landesregierung, Wien,
Brenken, Dr., Reg.-Rat, preußisches Handelsministerium, Berlin,
Buchloh, Wilhelm, Direktor der Linden-Rhederei GmbH., Duisburg,
Burmester, Dr., Rhein- und Seeschiffahrtsgesellsch., Köln,
Burmester, M., Lauenburg (Elbe),
Busse, Direktor der Firma Gebr. Sachsenberg Akt.-Ges., Roßlau (Elbe),
Carstanjen, Max, Dr.-Ing. h. c., Geh. Baurat, Biebrich am Rhein,
Celka, Reg.-Rat, Geschäftsleiter der Deutschen Verkehrsausstellung, München,
Coler, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Contag, M., Geh. Baurat, Berlin-Friedenau,
Cords, Dr. M., Syndikus der Handelskammer Lübeck,
Danneel, Major, Reichswehrministerium, Berlin,
Dantscher, K., Oberbaudirektor, Professor, München,
Dassen, Dr.-Ing., Stadtbaurat, Hafenverband des Rheinstromgebietes, Mainz,
Decker, Direktor der Bayerischen Bauindustrie Akt.-Ges., München,

Deichmann, C. Th., Bankier, Vorsitzender des Aufsichtsrats des Rhein-See-Konzerns, Köln,
Detig, Dr., Alfred, Schriftleitung München der Rheinisch-Westfälischen Zeitung Essen und des Hannoverschen Couriers, Hannover,
Diederichs, Assesor, Direktor der Westfälischen Transport-Akt.-Ges., Dortmund,
Denk, Dr., Ministerialrat, preußischer Geschäftsträger, München,
Deutscher Städtetag, Berlin (Münchener Vertretung),
Ditthorn, Dr. Ferdinand, Rechtsrat, Regensburg,
Dittmar, Fritz, Hafenbetriebsdirektor, Dortmund,
von Donle, Dr. L., Geh. Rat, Generaldirektor des Bayerischen Lloyd, Regensburg,
Drehmann, William, Direktor des Speditionsvereins A.-G., Wallwitzhafen,
van Dyck, Dr. Walter, Rektor der Technischen Hochschule, München,
Eickenmeyer, St., München,
Elsässer, Adolf, Stadtbaurat, Mannheim,
Elsässer, Syndikus des Arbeitgeberverbandes der Hafengebiete Mannheim-Ludwigshafen e. V., Mannheim,
Endrucks, Dr. Bernhard, Direktor der Rhein-Main-Donau-Akt.-Ges., München,
Engelhardt, H., Dipl.-Ing., Firma C. Brandt, Bamberg,
Engelbert, Karl, Stadtbaurat, Bonn,
Enger, Bernhard, Schönebeck (Elbe),
Erben, Rudolf, Ing., Oberbaurat, Geschäftsführer des Hafenkomitees Krems (Donau),
Fendt, Franz, Bayerische Staatszeitung, München,
Feuchtinger, Stadtbaudirektor, Ulm (Donau),
Fischer, Hafendirektor, städt. Hafenverwaltung Neuß,
Fischer, Major a. D., „Behala“ Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft A.-G., Generaldirektion der Berliner Häfen, Berlin,
Fischer, Staatssekretär, Reichsfinanzministerium, Berlin,
Flierl, Dr., München,
Flügel, Dr., Syndikus des Hansa-Kanalvereins u. a., Bremen,
Frank, Ludwig, Direktor, München,
Fränkischer Kurier, Münchener Schriftleitung,
Franz, Stadtverordnetenvorsteher, Fürstenberg (Oder),
Freymark, Dr., 1. Syndikus der Industrie- und Handelskammer Breslau, Geschäftsführer des Schlesischen Odervereins, Breslau,
Frieß, Karl, München, Berichterstatter der Hamburger Nachrichten, Hamburg,
Fuchs, Karl, Direktor der Elblagerhaus-A.-G., Magdeburg,
Gehring, E., Dr., Schriftleiter des Bayerischen Kuriers, München,
Gemeinhardt, M., Geschäftsführer, Geiselgastig bei München, für die Bergmann-Elektrizitätswerke Akt.-Ges., Berlin,
Gentzsch, Dr., 2. Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort,
Graef, Provinzialdirektor, Gießen,
Graetz, Kurt, Oberstleutnant a. D., Direktor der Dampfschiffsreederei Emanuel Friedlaender & Co., Breslau,
von Graßmann, Dr., Staatsrat, Generaldirektor der Rhein-Main-Donau-A.-G., München,
Grohé, Otto, Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheim,
Großheide, Dr. G. H. A., Rechtsanwalt, Syndikus des „Vereeniging Binnenscheepvaartcongres“, Amsterdam,
Grundt, Geh. Baurat, Berlin,
Haase, Hans Herbert, Direktor des Speditionsvereins A.-G., Wallwitzhafen,
Hager, Dr. L., Hessische Handelskammer, Worms,
Hahn, Hermann, Stadtbaurat, Berlin,
Hallinger, Johannes, Zivilingenieur, München,
Hausmann, Rudolf, München,
Hay, Dr., Deutscher Industrie- und Handelstag, Berlin,
von Hazay, Dr. Rado, Ministerialrat, Handelsministerium, Budapest,
Hecht, Hermann, Generaldirektor der Rhenania Speditionsgesellschaft m. b. H., Mannheim,
Hecht, Walter, Stadtbaurat, Küstrin (Mecklenb.),
Hecht, Günther, Küstrin N.,
Heesch, Georg, Direktor der Ver. Elbschiffahrtsgesellschaften A.-G., Hamburg,
Helling, Dr.-Ing., Direktor der Emschergenossenschaft, Essen,
Held, Dr., bayerischer Ministerpräsident, München,
Hellmann, Ministerialrat im bayerischen Handelsministerium, München,
Hemprich, Fabrikdirektor, Dresden,
Henniger, L., Fränkischer Kurier,
Hepp, Fritz, Major a. D., Geschäftsführer der Gruppe „Elbe, Moldau und Saale“ des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V., Hamburg,
Herrmann, 2. Bürgermeister, Regensburg,
Herrmann, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Herrmann, Julius, Schiffahrt und Spedition, Herne i. W.,
von Hertel, Dr., Reichsbahndirektionspräsident a. D., Augsburg,
Heyne, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Hilcken, Wilhelm, Geh. Kom.-Rat, Handelskammer Würzburg,
Hirsch, E., Regierungsbaurat, Aurich (Ostfriesland),
Hirsch, Dr. Otto, Ministerialrat, Neckar-A.-G., Stuttgart,
Hoffmann, Prof., Dr. Walter, Freiberg (Sachsen),
Holenia, Rudolf, Ministerialrat, Ing., vom Bundesministerium für Handel und Verkehr, Wien,
Huldschiner, Dr. R., Ullstein & Co., Redaktion München,
Hüpper, Oberbürgermeister, städt. Hafenverwaltung Neuß,
Huber, Stadtrat, Nürnberg,
Ilgenstein, Oberbaurat, Charlottenburg,
Jäger, Regierungsrat, Wilhelm Hemsoth A.-G., Dortmund,
Janz, Baurat, Beigeordneter, Vertreter der Stadt Mainz,
Jarres, Dr., Reichsminister a. D., Oberbürgermeister, Duisburg,
Jordan, Desiderius, Ing., Oberinspektor, Handelsministerium, Budapest,
Jungermann, Direktor, Bayerischer Lloyd, Regensburg,
Kaiser, Dr., Geh. Rat, Prof., München, Vertreter der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin,
Kallmeyer, Oberingenieur, München, Bergmann-Elektrizitätswerke A.-G.,
Karner, Dr., in Fa. August Klönne, Dortmund,
Kerkhoff, Gerhard, in Fa. H. Paul Disch, Dbg.-Ruhrort,
Kiep, Dr. L., Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg,
Klien, Dr., Syndikus der Handelskammer, Württemberg. Industrie- und Handelstag, Stuttgart,
Klönne, Dr.-Ing. e. h., M. d. R., Dortmund,
Knie, Redakteur, Schriftleitung der Rhein- und Ruhrztg., Duisburg,
von Knötzingen, Staatsrat, Regierungspräsident von Oberbayern, München,
Kölven, Th., Direktor der Westf. Transport-A.-G. und als Vertreter der Industrie- und Handelskammer Dortmund,
Körner, Regierungsbaurat, Neubauamt für Ihle-Kanal, Burg bei Magdeburg,
Konrad, Dr., rechtskundiger Stadtrat, München,
Konz, Otto, Strombaudirektor, Neckar-A.-G., Stuttgart,
von Kralik-Meyerswalden, Fabrikdirektor, Fürstenberg (Oder),
Krause, Dr.-Ing. Fr., Geh. Baurat, Berlin und als Vertreter des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes e. V., Berlin-Halensee,

Krause, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Kreuzkam, Dr., Berliner Börsen-Zeitung, Berlin,
Krohne, Dr., Reichsverkehrsminister, Berlin,
Krusch, E., Direktor, Vorsitzender des Schifferbetriebsverbandes für die Oder, Breslau,
Kunkel, J., Deutsche Allgemeine Zeitung, Berlin,
Küppers, W., Direktor der „Rhenania", Rheinschiffahrts-Akt.-Ges., Homberg,
Kurzmann, Dr. Siegfried, Oberregierungsrat, München,
Kuth, Bürgermeister a. D., Berlin,
Kutschke, Dr. Magistratsbaurat, Königsberg in Pr.,
Kutzer, Dr., Oberbürgermeister, Mannheim,
Lamm, M., Ammé, Giesecke & Konegen, München,
Lancelle, Hafendirektor, Worms a. Rh.,
Landwehr, Fr., Oberbaurat, Neckar-A.-G., Stuttgart,
Langer, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Langsch, Dr. Joseph, kgl. ung. Regierungsrat, Direktionsstellvertreter der kgl. Ung. Fluß- und Seeschiffahrts-Akt.-Ges., Budapest,
Leonhardt, Direktor der Niedersächsischen Verfrachtungs-Ges. m. b. H., Hannover,
Leux, Karl, Schiffsbaudirektor, in Fa. F. Schichau, Elbing,
Leverkus, Otto, Vorsitzender des Küsten-Kanal-Vereins, Gruppe Industriegebiet, Essen,
Lindeck, Anton, Rechtsanwalt, M. d. Rwr., Vorsitzender des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia", Manheim,
Lindner, Eduard, Vizebürgermeister der Stadt Krems a. d. Donau,
Löffler, Dr., Oberbürgermeister, Würzburg,
Lüdemann, Wilhelm, Direktor der Mindener Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H., Minden in Westf.,
Luebeck, Dr. Julius, München, Berichterstatter für die Neue Züricher Zeitung, Zürich, Wirtschaftlichen Nachrichen aus dem Ruhrbezirk (des offiziellen Organs der Handelskammern Dortmund, Bochum, Duisburg-Wesel und Essen),
Lübbers, Dr., Industrie- und Handelskammer Emden,
Luft, W., Dipl.-Ing., München, Vertreter der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen, Berlin,
Magirus, Hermann, Kom.-Rat, Vorsitzender der Handelskammer Ulm (Donau),
Mattern, Prof., E., Oberregierungs- und -baurat, Berlin-Westend,
Mayer, Dr. H., Verein der Industriellen, Köln,
Meck, Bernhard, Fabrikant, Nürnberg,
Merkel, Kommerzienrat, Harburg,
Merkel, Direktor, Harburg,
Meyer, Hans P., Prokurist der Hanseatischen Seeverkehrs-Gesellschaft, Frankfurt a. M.,
Meyer-Hermann, H., in Fa. Oberweser-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hameln,
Michelau, H., Assessor, Syndikus, Norddeutscher Lloyd, Rechtsabteilung, Bremen,
Ministerium für öffentliche Arbeiten Prag-Smichow,
Möller, G., Direktor der Verkaufsvereinigung für Teererzeugnisse, Essen,
Moser, württembergischer Gesandter, München,
Mostovenko, Paul, Dr.-Ing., Präsident der Wolga-Dampfschiff- und Verkehrskommission, Moskau,
Most, Dr. O., Oberbürgermeister, M. d. R., Dbg.-Ruhrort,
von Mülberger, Dr., Oberbürgermeister, Eßlingen a. N.,
Müller, Ratsherr, Fürstenberg (Oder),
Müller, Regierungsbaumeister, Blankenese,
Müller, Karl, Wasserbaudirektor, Wasserstraßendirektion Hannover,
Müller, Wilhelm, Direktor der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Wien,
Münchener Zeitung, München,
Münchmeyer, Präsident der Handelskammer Hamburg,
Musick, Ratsherr, Fürstenberg (Oder),
Nicolei, Direktor der Emder Verkehrsgesellschaft A.-G., Emden,
Oherr, J. W., Architekt und Stadtbaumeister, Krems a. d. Donau,
Ostsee-Zeitung, Stettin, Vertretung München,
Ott, Dr. h. c. Fr., Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrts-A.-G., Köln,
Pavlousek, V., Oberbaurat, Ing., Vertreter der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen, Prag-Smichow,
Paxmann, Oberregierungs- und Baurat, Reichsverkehrsministerium, Berlin,
Peilert, Ingenieur, Fried. Krupp-Grusonwerk A.-G., Magdeburg,
Peters, Stadtbaurat, Leipzig-Gohlis,
Petzet, Regierungsrat a. D., Direktor des Norddeutschen Lloyd, Bremen,
Pigge, Regierungs- und Baurat, Wasserstraßendirektion Hannover,
Pohl, M. R., Beigeordneter, Krefeld,
Pohlmann, Hafendirektor, Düsseldorf,
Posse, Dr., Ministerialdirektor, Reichswirtschaftsministerium, Berlin,
Presser, Karl, Kommerzienrat, Frankfurt a. M.,
Prietze, Regierungs- und Baurat, Wasserstraßendirektion Hannover-Linden,
Pritzsche, Bürgermeister, Fürstenberg (Oder),
Pritzsche, Heinrich, Referendar, Fürstenberg (Oder),
Proebst, Dr. S., „Bavaria" Lagerhaus- und Transportgesellschaft, München,
Quarck, Wilh., Dr., Regierungsrat, Berlin, Werra-Kanalverein,
Rahn, Oberbürgermeister, Worms,
Rath, Bergassessor, Essen,
Rehbock, Th., Prof., Dr.-Ing., Geh. Oberbaurat, Karlsruhe,
Rehlen, Oberbaudirektor a. D., Nürnberg,
Reich, Rudolf, Ing., Sektionschef im Oesterr. Bundesministerium für Handel und Verkehr, Wien,
Reiche, Stadtverordneter, Fürstenberg (Oder),
Reinig, Dr. Hans, Syndikus des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia", Dbg.-Ruhrort,
Rek, Franz, Direktor der Ver. Elbeschiffahrtsgesellschaften Akt.-Ges., Dresden,
von Reuß, Dr., Münchener Zeitung, München,
Richter, Direktor der Ver. Berliner Mörtelwerke, Berlin,
Riedel, J., Hafen Mainz,
Rietzsch, Major a. D., Hanau a. M.,
Röhlecke, Dr., Syndikus des Unterwerra-Ausschusses bei der Industrie- und Handelskammer, Mühlhausen (Th.),
Rösing, Syndikus der Handelskammer, Bremen,
Roghé, Dr., Industrie- und Handelskammer Berlin,
Romberg, W., Hannover,
Rosorius, Gustav, Partikulierschifferverband „Jus et Justitia", Dbg.-Ruhrort,
Sack, Dr., Hamburger Fremdenblatt, Vertretung München,
Salzer, Karl, Direktor des Bayerischen Lloyd, Regensburg,
Sametschek, Stadt- und Oberbaurat, Augsburg,
Schätzel, Dr., Staatssekretär im Reichspostministerium, Abt. München,
Scharre, Max, Chefredakteur der Bayerischen Staatsztg. und Bayerischer Staatsanzeiger, München,
Scherkamp, Generaldirektor des Ostelbischen Braunkohlensyndikats, Berlin,
Schiener, Dr. Karl, München,
Schiek, Direktor, München,
Schiek, Emil, Unterstaatssekretär im Ackerbauministerium, Budapest,
Schlüter, Hermann, Direktor der Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft, Minden i. W., Vertreter der Industrie- und Handelskammer Minden i. W.,

Schmick, Dr.-Ing e. h., Geh. Oberbaurat, München, stellv. Vorsitzender des Reichsbundes deutscher Technik e. V., Berlin,
Schmidt, Dr., Staatssekretär im bayerischen Handelsministerium, München,
Schmitt, F. A. Dr., Syndikus, Schriftleiter der „Freien Donau", Regensburg,
Schmitz, Dr. Walter, M. d. Rwr., geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg,
Schmitz, Koblenz,
Schneider, Dr., Badischer Wasser- und Energie-Wirtschaftsverband, Mannheim,
Schreiber, Erich, Syndikus des Zentralvereins, Reichsausschuß, Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin,
Schuck, Wilhelm, Duisburg-Ruhrort,
Schubert, Direktor,
Schürer, Robert, Redakteur der Breslauer Neuesten Nachrichten, Breslau,
Schürmann, Joseph, Duisburg,
Schulenburg, Georg, Soest i. W.
Schulte, Konsul, Emden.
Schwammberger, Dr., Oberbürgermeister, Ulm/Donau.
Schwarz, Ing., Ministerialrat und Vorstand des Schiffahrtamtes, Prag.
Schwedhelm, München, Vertreter der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke in Köln,
Seibert, Redakteur, München, Vertreter der Deutschen Bergwerkszeitung, Essen,
Seiermann, Dr., Ludwig, Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin,
Selbach, Ruhrtalsperrverein, Essen,
von Siechart, München, Bayrischer Lloyd,
Simlinger, Alois, Gemeinderat Rechnungsdirektor, Krems-Donau,
Singer, O., Münchener-Augsburger Abendzeitung,
Skalweit, Regierungsrat, Essen,
Solff, Karl, Direktor der Telefunkengesellsch., München,
Sonnefeld, Albin, Stadtbauinspektor, als Vertreter der Stadt Minden,
Sorger, Ministerialrat, Sächs. Finanzministerium, Dresden,
Stachelhaus, H., in Fa. Stachelhaus & Buchloh, Mannheim,
Steinmetz, Fritz, Ammé, Giesecke u. Konegen, München,
Steller, F. G., Syndikus des Bayrischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins, Nürnberg,
Stempel, Direktor, Duisburg,
Stiegeler, Dr., W., Kommerzienrat, Vorsitzender des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz e. V., Konstanz,
Stolzenberg, Dr., Bürgermeister, Werra-Kanalverein, Eschwege,
Stotz, Geschäftsführer des Südwestdeutschen Kanalvereins für Rhein-Donau und Neckar, e. V., Stuttgart,
Teubert, Dr., Regierungsrat, Potsdam, Mitglied d. Stat. Reichsamts, Berlin,
Thomas, Wasserbaudirektor, Münster i. Westf.
Thiele, Hans, Köln, Direktor der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln, und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Düsseldorf,
Tillich, Otto, Direktor des Kohlenkontors Weyhenmeyer & Co., Mülheim-R.
Tillmann, Direktor, Friedr.-Krupp Grusonwerk A.-G., Magdeburg,
Tillmann, H., Oberbaudirektor, Hafenbauamt, Bremen,
Trainer, Dr., C., Industrie- und Handelskammer, Bochum,
Trebitsch, Max, Königl. Rat, Direktor der Königl. Ungar. Fluß- u. Seeschiffahrts-A.-G., Budapest,
Trier, Oberregierungs- und -baurat, Magdeburg,
Ungerer, Reg.-Rat, München,
Uhlig, Dr., Fritz, Handelskammer, Leipzig,
Utpott, M., Oberregierungsrat, Reichsverkehrsministerium Berlin,
Valentin, Max, Oberingenieur, München-Gladbach,
Verein Deutscher Ingenieure, Berlin, vertreten vom Bayr. Bezirksverein, München,
Waeser, Magistratsbaurat, Direktion der Städt. Hafenanstalten, Frankfurt a. Main,
Vogl, Reimund, Gemeinderat, Kommerzialrat, Krems/Donau.
Vogt, Staatssekretär a. D., Direktor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin,
Vogt, Ernst, Stadtverordneter, Fürstenberg/Oder,
Voß, i. Fa. Witte & Voß, Hamburg,
von Völcker, Präsident der Reichsbahndirektion, München
Wanckel, Eberhard, Direktor, Schönebeck a. Elbe,
Weber, Dr., Direktor der Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel, Mannheim,
Weber, Stadtrat, Vertreter der Stadt Cassel,
Weegmann, Bürgermeister, Bamberg,
Wehrmann, Dr., Ministerialrat, Reichsverkehrsministerium, Berlin,
Wehrspan, Regierungs- und -baurat, Wanne,
Weidner, E., Ministerialrat, Reichsverkehrsministerium Berlin,
Wendemuth, Dr., Ing., Oberbaudirektor, 2. Vorsitzender der Hafenbautechnischen Gesellschaft e. V. Hamburg
Wertalek, Otto, Verantw. Redakteur der Münchener Neuesten Nachrichten, München,
Wetsch, Gebrüder, München,
Weyhenmeyer, C., Geh. Kommerzienrat, Mülheim/Ruhr
Weymar, Dr., F., Fulda, Syndikus der Industrie u. Handelskammer, Frankfurt/M.-Hanau, als Vertreter des See-Fulda-Main-KanalVereins e. V., Fulda und der Stadt Fulda,
Witte, i. Fa. Witte & Voß, Hamburg,
Wittmaack, Stadtrat, Magdeburg,
Wurst, Dr., Syndikus, Münster i. Westf.,
Zeitler, Dr., Regierungsrat a. D., München,
von Zengen, Geschäftsführer der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e. V., Berlin,
Zimmermann, Dr. Hans, Oberingenieur der A.-G. Freund Charlottenburg,
Zöller, Hugo, Dr., Kölnische Zeitung,
Zöllner, Erhard, Oberingenieur, Dortmunder Union, Dortmund,
Zschucke, Prof., Dr., Berlin,
Zulkowsky, Oberinspektor, Handels- und Gewerbekammer Reichenberg.

Teilnehmende Damen:

Bahr, Frau Dr., Landsberg/Warthe,
Baritsch, Frau Baurat, Hamburg,
Blaustein, Frau Dr., Mannheim,
Burmester, Frau, Lauenburg/Elbe,
Busse, Frau Direktor, Roßlau/Elbe,
Flügel, Frau Dr., Bremen,
Hecht, Frau Margarete, Cüstrin-N.,
Hirsch, Frau Regierungsbaurat, Aurich (Ostfriesland),
Klien, Frau Dr., Stuttgart,
Konz, Frau Strombaudirektor, Fürstenberg-Oder,
Leverkus, Frau, Essen,
Lüdemann, Frau Charlotte, Minden i. Westf.,
Pohl, Frau, Crefeld,
Romberg, Frau, Hannover,
Schiek, Frau Direktor, München,
Schmitz, Frau, Coblenz,
Waeser, Frau Magistratsbaurat, Frankfurt a. M.

III.

Geschäftsbericht des Zentralvereins für das Jahr 1924.

Meine sehr geehrten Herren!

Bei Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1923 habe ich gelegentlich der letzten ordentlichen Hauptversammlung in Berlin in kurzen Strichen Ihnen ein Bild der trostlosen Lage zu geben versucht, die auch unser Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt in dem Unglücksjahre 1923, das ich im vorjährigen Geschäftsbericht als ein schwarzes Kapitel in der Geschichte unseres Zentralvereins bezeichnet habe, durchkämpfen mußte.

Zerrüttete Finanzen und ein erheblich reduzierter Mitgliederbestand, das war für unseren Zentralverein das Fazit jener unglückseligen Epoche. Doch unter dem Wenigen, das es hinüberzuretten gelang, blieb uns das Bewußtsein an die Mission, deren Erfüllung uns oblag, die Hebung und Förderung der deutschen Binnenschiffahrt, und mit diesem Bewußtsein die Ueberzeugung, daß gerade in der durch die einschneidenden Verhältnisse der letzten zehn Jahre völlig veränderten wirtschafts- und verkehrspolitischen Konstellation der deutschen Binnenschiffahrt ein bedeutungsvoller Platz im Rahmen des deutschen Wirtschaftslebens zukommen mußte.

Dieses Bewußtsein und diese Ueberzeugung waren es, die den Männern, denen das mehr denn 50jährige Erbe der Begründer unseres Zentralvereins, Harkorts und seiner Freunde, zur Wahrung und Förderung anvertraut war, die Tatkraft schuf, das mühsame Werk des Wiederaufbaues mit Erfolg in die Hand zu nehmen und einem nahen Gelingen entgegenzuführen. Einem nahen Gelingen sage ich, und das mit Recht.

M. s. g. H.! Mit hängenden Segeln und wankend in seinen Fugen trieb das in dem Sturmwind der Kriegs- und Nachkriegswirren umhergeworfene deutsche Staatsschiff zu Beginn des vergangenen Jahres in den sturmgeschützten Hafen einer sich langsam beruhigenden und sich festigenden Wirtschaft.

M. s. g. H.! Freudigen Herzens kann ich Ihnen mitteilen, daß die Arbeit des vergangenen Jahres Früchte gezeitigt hat. Mit einem Mitgliederbestande von 791 trat unser Zentralverein in das Jahr 1924, heute zählt unsere Körperschaft nahezu 1000 für die Sache der deutschen Binnenschiffahrt begeisterte Anhänger. Fast täglich laufen bei der Geschäftsführung Anträge auf Erwerb der Mitgliedschaft ein, Anträge aus den verschiedensten Kreisen des deutschen Wirschaftsleben, aus Praxis und Wissenschaft, von Reichs- und Landesbehörden, Kommunalverbänden und Gemeinden, Industrie- und Handelskammern usw. Groß ist schon wieder die Gefolgschaft, die sich heute um unser Banner schart, bereit, sich einzusetzen für die Belange der deutschen Binnenschiffahrt.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, die seit dem 1. Januar 1924 nach kurzer Unterbrechung im Jahre 1923 wieder erscheint, hat sich im Berichtsjahre gut entwickelt. In kurzer Zeit gelang es ihr, den alten Platz in der gesamten Fachzeitschriftenliteratur wieder zu erklimmen. Mit der seit dem 1. Januar 1925 möglich gewordenen kostenlosen Abgabe an die Mitglieder des Zentralvereins haben wir in unserem Fachorgan das Bindeglied zwischen Zentralverein und seinen Mitgliedern wiedergewonnen, dessen Fehlen so schmerzlich empfunden wurde. In erweitertem Umfange hat auch im vergangenen Jahre unsere Zeitschrift als Plattform gedient, von der die Führer des Binnenschiffahrtsgedankens zur breiten Oeffentlichkeit der interessierten Kreise sprachen. Nicht in Zahlen ist der ideelle Nutzen meßbar, der damit unserer Sache gebracht wurde.

Der bureautechnische Zusammenschluß der Geschäftsführung des Zentralvereins mit der des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. und der Schiffahrtsorganisation der märkischen Wasserstraßen hat sich auch im Berichtsjahre wieder durchaus bewährt. Abgesehen von den finanziellen Ersparnissen ist es vor allem die gegenseitige Unterrichtung und Unterstützung der Verbände, die sich besonders im vergangenen Jahre als so vorteilhaft erwiesen hat, daß die von den einzelnen Organisationen erzielten Erfolge ohne die Einrichtung des Zentrolbüros sicher nicht in dem Umfange zu verzeichnen wären. In ständig wachsendem Ausmaße wurde die Tätigkeit der Geschäftsführung in Anspruch genommen durch Rat und Auskunftserteilung an die Mitglieder. Ich glaube mit Recht sagen zu können, daß die Geschäftsführung den in dieser Hinsicht im Berichtsjahre an sie gestellten Anforderungen im vollen Umfange hat gerecht werden können.

Ein besonderer Anziehungspunkt ist unsere reichhaltige und im Berichtsjahre erheblich erweiterte Fachbibliothek gewesen, die von den Mitgliedern des Zentralvereins, denen die Benutzung offen steht, in zunehmendem Maße benutzt wurde, die wir aber auch Nichtmitgliedern des Zentralvereins, insbesondere den Behörden und Studierenden, zu wissenschaftlichen Zwecken nicht vorenthalten haben.

Die bei dem Geschäftsführer des Zentralvereins liegende verantwortliche Hauptschriftleitung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ bedingte das laufende Studium der in unser Fachgebiet einschlägigen Zeitschriften und sonstigen Literatur, sowie einen ausgedehnten Schriftwechsel mit den zahlreichen Mitarbeitern unseres Fachorgans. Besonderer Wert wurde auch darauf gelegt, Autoritäten aus Praxis und Wissenschaft für die Mitarbeit zu gewinnen und bei der Redaktion unserer Zeitschrift den wissenschaftlichen Charakter unseres Blattes zu wahren, dem es in erster Linie seine weite Verbreitung und geschätzte Aufnahme zu verdanken hat. An der Herausgabe des Wasserstraßenjahrbuches 1924, das sich von Jahr zu Jahr immer größerer Beliebtheit erfreut, haben wir im vergangenen Jahre besonders tatkräftig mitgearbeitet und so zum guten Gelingen des Werkes unser Bestes beigetragen.

Weiter wurde u. a. auch von Anfang an der Werbetätigkeit für die Deutsche Verkehrsausstellung München besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn auch die Tätigkeit unseres Zentralvereins nur ein kleiner Baustein sein konnte zu dieser interessanten Schöpfung deutscher Tatkraft, so kann uns doch angesichts dieser wertvollen Veranstaltung das Bewußtsein erfüllen, mitgewirkt zu haben an seinem Aufbau.

Nach außen hin ist der Zentralverein mit seiner 55. Hauptversammlung, die am 30. Mai 1924 im Vereinshause deutscher Ingenieure zu Berlin stattgefunden hat, hervorgetreten, eine Veranstaltung, deren Vorträge „die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main“ von Herrn Oberregierungs- und -baurat Innecken in Hannover und „die Arbeitsweise des Lauchhammerwerkes Riesa“ von Herrn Oberingenieur Hülsmeyer das größte Interesse der weitesten Kreise gefunden haben.

Der Verwaltungsrat unseres Zentralvereins trat wiederholt zusammen, um zu akuten Fragen der deutschen Binnenschiffahrt und unserer Organisation Stellung zu nehmen und den Weg für die Tätigkeit der Geschäftsführung zu weisen.

Auf dem am 24. und 25. September 1924 stattgefundenen 5. niederländischen Binnenschiffahrtskongreß in Utrecht, der vom „Verein het binnenscheepvaart-Congres“ einberufen worden ist, war der Zentralverein durch sein Verwaltungsratsmitglied, Herrn Dr. Schmitz, M. d. Rwr., Duisburg, vertreten.

Internationale Binnenschiffahrtskongresse haben auch im Jahre 1924 nicht stattgefunden. Aus der Tatsache, daß auch der Verband der internationalen Schiffahrtskongresse in Brüssel, aus dem bekanntlich Deutschland mit seinen ehemaligen Verbündeten auf Betreiben der Feindbundstaaten des Weltkrieges ausgeschlossen ist, seit 1912 keine Binnenschiffahrtskongresse mehr einberufen hat, kann man wohl den Schluß ziehen, daß nach dem Ausscheiden der im Verband führend gewesenen Mittelmächte ausreichende Kräfte zu wirklich nützlicher und wertvoller internationaler Arbeit zur Förderung und Hebung der Binnenschiffahrt fehlen. Dabei sei auch darauf hingewiesen, daß die uns befreundeten neutralen Staaten bei internationalen Kongressen anderer Gewerbe und Berufe ihre wertvolle Mitarbeit von der Zulassung der Mittelmächte zu diesen Kongressen abhängig gemacht haben. Internationale Binnenschiffahrtskongresse, die ein Land wie Deutschland mit seiner hochentwickelten Binnenschiffahrt und seinen zum größten Teil vorbildlichen Kanalbauten und Schleusen ausschließen, haben keinen Anspruch, so gewertet zu werden, wie die Kongresse vor dem Kriege, auf denen Vertreter aller Binnenschiffahrt treibenden Länder ihr Bestes gaben und ihr reiches Wissen und Können zur Hebung des Binnenschiffahrtsgedankens zur Verfügung stellten.

M. s. g. H.! Der deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerische Verband für Binnenschiffahrt hatte bekanntlich unter dem Druck der Kriegs- und Nachkriegswirkung, vor allem aber infolge der durch die Inflationswirren verursachten Ohnmacht Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns seine Arbeiten einstellen müssen. Der Zentralverein hat imBerichtsjahre nichts unversucht gelassen, um die Voraussetzungen für eine Wiedererweckung dieses Verbandes zu schaffen, natürlich unter Berücksichtigung der veränderten Lage in Europa. Diese Arbeiten konnten noch nicht abgeschlossen werden. Das bisher erzielte Ergebnis berechtigt aber zu der Hoffnung, daß in nicht allzuferner Zeit das Ziel erreicht wird, ein Ziel, das im Interesse ganz Mitteleuropas liegt, und daher den Einsatz angestrengter Arbeit wert ist.

Zur Unterstützung der praktischen Binnenschiffahrt hat der unserem Zentralverein angeschlossene Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, in dem neben den Verbänden der Großschiffahrt auch sämtliche auf Einzelmitglieder aufgebaute Kleinschiffahrtorganisationen aller Stromgebiete zusammengeschlossen sind, im vergangenen Jahre, dem 6. Jahre seines Bestehens, mehr denn je ein reiches Betätigungsfeld gefunden.

Der unter den Vorkämpfern der Eisenbahnen und denen der Wasserstraßen schon seit Jahrzehnten geführte Kampf über die Vorzüge und größere Daseinsberechtigung des einen oder anderen Systems für den Güterverkehr, ein Kampf, der allerdings lange Jahre im stillen geführt und deshalb von der Oeffentlichkeit weniger beachtet wurde, hat im Berichtsjahre das Interesse und Augenmerk der gesamten deutschen Wirtschaft auf dieses schwerwiegende Problem gelenkt. Das Fehlen der vom Reichsausschuß in dem vergangenen Jahre mit allem der ihm zu Gebote stehenden Mittel geforderten Binnenumschlagstarife machte es bei den äußerst hohen Anstoß- und Ablauffrachtsätzen der Eisenbahn den Schiffahrtsunternehmungen sehr schwer, zum Teil unmöglich, gegenüber den direkten Streckensätzen des Schienenweges noch wirtschaftlich zu arbeiten bezw. überhaupt zu bestehen. So finden wir denn in dem Verkehrsbericht des vergangenen Jahres immer und immer wieder Nachrichten, daß sich die Spannungsverhältnisse in den Frachttarifen andauernd zu Ungunsten der Binnenschiffahrt verschieben und daß der verschwindend geringe „Anreiz“ zur Wasserverfrachtung die Binnenschiffahrtsunternehmungen zwingt, für den ihnen verbleibenden Rest an Gütern Frachten zu nehmen, die nur als Verlustfrachten bezeichnet werden können.

Bei den Bestrebungen auf Einführung der Umschlagstarife ist der Reichsausschuß für die Interessen der einzelnen Stromgebiete eifrig eingetreten und es ist ihm ohne Zweifel ein gut Teil dessen zuzuschreiben, was für die Binnenschiffahrt tatsächlich erreicht bezw. was an nachträglichem von der Binnenschiffahrt abgewendet werden konnte.

Von der schweren Belastung, die die Dawesgesetze der deutschen Wirtschaft auferlegten, blieb auch die deutsche Binnenschiffahrt nicht verschont. Trotz eifrigster Bemühungen gelang es dem Reichsausschuß nicht, die Binnenschiffahrtsbetriebe in Berücksichtigung ihrer Vorleistung durch Abgabe von Fahrzeugen und Abtretung von Landanlagen von der Belastung zu befreien. Die somit notwendig gewordene Schätzung des Betriebsvermögens der deutschen Binnenschiffahrt wurde im engsten Einvernehmen zwischen dem Reichswirtschaftsministerium und dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt durchgeführt. In langwierigen Verhandlungen gelang es wenigstens, das Ministerium dazu zu bestimmen, daß das Betriebsvermögen der deutschen Binnenschiffahrt nur mit einem Teil des ursprünglich in Aussicht genommenen Betrages veranlagt wurde. Auf dem Gebiete des Steuerwesens war es u. a. besonders die Frage der Umsatzsteuerpflicht für Leistungen auf den internationalen Strömen, die uns eifrigst beschäftigt hat, die aber bei der Unübersichtlichkeit der Verhältnisse auf den internationalen Wasserstraßen leider bis heute noch nicht zu einem befriedigenden abschließenden Ergebnis geführt werden konnte.

Die Schaffung eines einheitlichen Güterverzeichnisses für sämtliche deutschen Wasserstraßen wurde vom Reichsausschuß mit allen Mitteln durch Eingaben und Besprechungen betrieben. Die diesbezüglichen Erhebungen seitens des Reichsverkehrsministeriums sind aber noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich hat sich jedoch das Ministerium mit einem einheitlichen Güterklassenverzeichnis für alle Wasserstraßen unter Berücksichtigung der Belange der einzelnen Stromgebiete einverstanden erklärt. Auf der Fortentwicklung der Wasserpolizei-Vorschriften, Fragen der Schiffahrtsabgaben und sonstigen Tarifangelegenheiten auf den verschiedenen Stromgebieten hat der Reichsausschuß seine Aufmerksamkeit gewidmet und mit Rat und Unterstützung den Körperschaften gedient.

Zur Hebung der Kreditnot in der Binnenschiffahrt hat der Reichsausschuß bei den Reichs- und Landesbehörden sowie den Volksvertretungen eine Kreditaktion angestrebt, um den Schiffspark zu erhalten und weiter entwickeln zu können.

Ueber eine Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes wurden im vergangenen Jahre im Reichsjustizministerium ausgedehnte Verhandlungen geführt, an denen der Reichsausschuß sowie die ihm angeschlossenen Körperschaften in hervorragendem Maße teilgenommen haben. Die Untersuchung der vom Zentralverein aufgegriffenen und vom Reichsausschuß weiter bearbeiteten Fragen, inwieweit und auf welchem Wege die Normung im Schiffbau auch auf die Binnenschiffahrt ausgedehnt werden kann, war weiter ein Gegenstand unserer Tätigkeit.

Die Verhandlungen über die beiden vorgenannten Fragen, deren spätere Auswirkung auf die Praxis von unübersehbarer Bedeutung ist, sind noch im

Fluß, sodaß ich es mir versagen möchte, Ihnen Einzelheiten über die bisherige Entwicklung vorzutragen, ebenso wie ich auch bei den vorhergehenden Ausführungen mich auf einige wenige Worte beschränkt habe und ihnen nur das weite Tätigkeitsfeld unserer Körperschaften kurz skizzieren wollte.

Ueber eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung, in der der Reichsausschuß im vergangenen Jahre an die Oeffentlichkeit getreten ist und die das Ergebnis eingehender Beratungen des Reichsausschusses bildete, die Frage der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung, wird im Hauptteil unserer Tagung Herr Oberbürgermeister Dr. Most, Duisburg, ja ausführlich sprechen.

M. s. g. H.! Ich möchte nunmehr meine Ausführungen kurz dahingehend zusammenfassen:

Wenn auch trotz der regen Tätigkeit des Zentralvereins und des tatkräftigen Eingreifens des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt im verflossenen Jahre nicht alles erreicht werden konnte, was wir für die deutsche Binnenschiffahrt zu erstreben suchten, so haben doch wesentliche Erfolge nicht gefehlt. Dies soll uns anspornen, auf dem eingeschlagenen Wege fortzuschreiten.

M. s. g. H.! Wie jede große Tagung unseres Zentralvereins, so soll auch die heutige ein Mark- und Meilenstein sein in der Geschichte unserer Körperschaft. Ein Markstein, der zeigt, was geleistet ist, und ein Meilenstein, der auf die Zukunft weist und Arbeitsfreude schafft für die Bewältigung neuer Aufgaben. Groß und mannigfaltig stehen diese Aufgaben vor uns. Ich will und kann hier nicht im Rahmen dieses Berichtes die Probleme alle einzeln aufzählen, die die angespannte Tätigkeit unseres Vereins auch weiterhin beanspruchen werden. Im Grunde genommen laufen sie alle in dem hohen erstrebenswerten Ziele zusammen, das schon vor 56 Jahren den Begründern unserer Organisation vorgeschwebt hat: der deutschen Binnenschiffahrt den Platz an der Sonne erringen und behaupten zu helfen, den sie nach jahrhundertelanger Entwicklung beanspruchen kann, auch die deutsche Binnenschiffahrt der Anerkennung teilhaftig werden zu lassen, die sie im Rahmen der deutschen Verkehrs- und Volkswirtschaft verdient. Weiter wollen wir eifrigst mithelfen an der Pflege des großen Verkehrsgedankens und an der Fortentwicklung der deutschen Verkehrswirtschaft. Der Dichter des Festspieles, das die Eröffnung der Verkehrsausstellung München einleitete, hat dem Sieg des durch Menschengeist organisierten Verkehres über die Elemente in herrlichen Worten Ausdruck gegeben. Begeistert wollen wir den Ausklang dieses „Hohen Liedes“ der „Allgewalt Verkehr“ in uns aufnehmen:

„Was selbst des Schwertes
Wahn nicht gefällt:
Menschlichen Wertes
Weg in die Welt,
Friedsamer Waffen
heilende Macht,
Menschliches Schaffen
hat sie gebracht.“

IV.

Die auf der Hauptversammlung gehaltenen Vorträge.

Die deutsche Binnenschiffahrt und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung.

Von Oberbürgermeister Dr. Most, Duisburg.

Meine Herren! Sie haben es wohl alle empfunden, wie aus den Begrüßungsansprachen vor allem der eine Gedanke immer wieder hervorgeklungen ist, daß die deutsche Binnenschiffahrt nichts ist und nichts bedeutet für sich allein, sondern nur etwas ist und Bedeutung gewinnt, wenn sie ein Glied der großen deutschen Volkswirtschaft darstellt, und das Werturteil über sie wird davon abhängen, in welchem Umfange sie sich fruchtbar machen kann für die großen, ungeheuer wichtigen und ernsten Ziele, die heute unserer deutschen Volkswirtschaft vor Augen stehen.

Zwei Aufgaben scheinen mir damit der deutschen Binnenschiffahrt obzuliegen. Die eine Aufgabe, die unmittelbare, geht dahin, den Verkehr der deutschen Wirtschaft gut und ausreichend zu bewältigen. War es doch schon vor dem Kriege so, wenn ich eine Ihnen allgemein bekannte Zahl hierbei reproduzieren darf, daß von dem gesamten deutschen Güterverkehr zu Wasser und zu Lande mehr als ein Viertel auf die deutschen Binnenwasserstraßen entfiel. Aber noch ein anderes, was ich als mittelbare Aufgabe bezeichne, kommt hinzu. Vorher hat Herr Staatssekretär Vogt in ausgezeichnet treffenden Worten darauf hingewiesen, daß Eisenbahn und Schiffahrt zwei Schwestern seien, die aufeinander angewiesen sind. Das ist richtig; es handelt sich aber gleichzeitig um Schwestern, die manchesmal gegeneinander und nebeneinander streben, von denen die eine auf die andere gelegentlich erzieherisch zu wirken berufen ist. Ich habe unlängst in einem Hamburger Blatt die Formulierung gefunden, daß die Binnenschiffahrt die große Mission habe, die Vermittlerin darzustellen zwischen dem natürlichen Streben der Eisenbahngesellschaft nach möglichst großen Gewinnen auf der einen Seite und dem ebenso natürlichen Streben und Verlangen der deutschen Wirtschaft nach möglichst billiger Güterbeförderung auf der anderen Seite. Je kraftvoller, je besser die Binnenschiffahrt ausgestaltet wird, um so größer wird ihr Einfluß auf die Art und Weise sein, wie die Reichsbahngesellschaft ihre Aufgaben erfüllt. Und ich glaube, daß gerade die Herren in der Verwaltung und im Verwaltungsrat der Reichsbahn, die als deutsche Vertreter darin sitzen, sich auf die Dauer immer mehr freuen werden, wenn ihnen diese Mitwirkung und in gewissem Sinne Konkurrenz der Binnenschiffahrt erlaubt, den Standpunkt der deutschen Wirtschaft in der Reichsbahngesellschaft stark zum Ausdruck zu bringen, stärker, als es ohne dies für sie vielleicht möglich wäre.

Aber selbstverständlich, beides hat Grenzen. Wir vergessen ja nicht und dürfen es niemals vergessen, daß diese Reichsbahn, wenn sie auch die Form einer privaten Gesellschaft hat, doch nie und nimmer uns etwas Fremdes bedeuten darf, nicht etwas, was außerhalb unserer Sphäre liegt, sondern sie ist und bleibt unsere deutsche Reichsbahn, die vorübergehend in gemischter Hand liegen mag, auf deren gutes Funktionieren, auf deren beste Erhaltung aber die deutsche Gesamtwirtschaft den allergrößten Wert legen muß.

Daraus ergibt sich als natürliche Folge, was Ihr Herr Vorsitzender vorhin unterstrichen hat: daß nämlich auch das Streben nach immer weiterer Ausgestaltung der Binnenschiffahrtswege, neuen Wasserstraßen und dergl.

seine Grenzen in dem Bedürfnis und in der Notwendigkeit findet. Es ist ein zwingendes Gebot für unsere Volkswirtschaft, in der Erfüllung ihrer schweren Aufgaben die ökonomischste Wirtschaftsführung, die möglich ist, herauszubringen und darum hauszuhalten mit dem vorhandenen Apparat, diesen bis zum letzten auszunutzen und ihn nur dann zu erweitern, wenn wirklich eine entsprechende Rentabilität, mittelbar oder unmittelbar, zu erhoffen ist. Freilich bitte ich dies nicht so aufzufassen, als ob ich abwiche von den Aeußerungen, die der Herr Reichsverkehrsminister vorhin hier machte. Auch ich bin der Meinung, daß eine Reihe von großen Kanalbauten für Deutschland unabwendbar und für längere Zeit unaufschiebbar ist. Nur auf die Grenze dessen wollte ich hinweisen. Und auch daraus ergibt sich eine Begrenzung für alle uns hier bewegenden Fragen, daß ja — um auf den Ausgangspunkt meiner Ausführungen noch einmal zurückzugreifen — die Schiffahrt und auch die Eisenbahn nicht die alleinigen Wege und die alleinigen Mittel deutschen Verkehrs sind. Neue Mittel und neue Wege sind im letzten Jahrzehnt eingeschlagen worden, und keiner im Saale weiß, was Luftweg und Kraftwagen noch einmal, vielleicht sehr bald, zu leisten berufen sind.

Alle diese Dinge zusammen ergeben erst das Ganze. Förderung des Bahnverkehrs, Förderung des Luftverkehrs, der Kraftwagengüterbeförderung und der Schiffahrt, alles das sind Stücke einer großen deutschen Reichsverkehrspolitik, die, großzügig angefaßt und tatkräftig durchgeführt, meiner Ueberzeugung nach die erste Voraussetzung ist für das Emporkommen des deutschen Wirtschaftslebens, auf das vorhin mit so großem Gewicht hingewiesen wurde. Aber diese Reichsverkehrspolitik leidet an naturnotwendigen Reibungen mit anderen Faktoren, mit denen eine Auseinandersetzung aufgenommen und durchgeführt werden muß und bei welcher Auseinandersetzung lediglich entscheidend sein darf: Was ist für die gesamte Volkswirtschaft das Beste und das Zweckmäßigste? Wenn ich mir freilich die Diskussion ansehe, die gerade zu dem Thema, das ich zu behandeln habe, geführt worden ist, so kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, daß bei ihr sehr häufig die Frage der Gesamtwirtschaft zurückgetreten ist gegenüber engeren Interessen, engeren Gesichtspunkten, die als die Hauptsache in den Mittelpunkt gestellt worden sind.

Ich sagte: Auf allen diesen Gebieten sind Reibungen gegeben. Von den möglichen Reibungen zwischen Bahn und Schiffahrt brauche ich nicht zu sprechen. Ich hoffe mit Herrn Staatssekretär Vogt, daß sie möglichst eingedämmt und eingeschränkt werden, und daß sie sich immer mehr zu harmonischer Zusammenarbeit umwandeln lassen werden. Sie wissen weiter, welche Reibungen bei Ausgestaltung des Kraftverkehrswesens vorhanden waren und vorhanden sind, zum Teil innerhalb der Reichsregierung selbst: Postminister auf der einen Seite, Reichsverkehrsminister auf der anderen Seite. Bei aller Anerkennung der Bedürfnisse der Reichspost für die Briefbeförderung muß auch hier letzten Endes die Notwendigkeit zur Schaffung eines großen deutschen Personen- und Güterverkehrsnetzes maßgebend sein.

Bei der Reichswasserstraßenverwaltung liegen die Dinge nun so, daß es von der Abgleichung noch zu schildernder Reibungen und Gegensätze abhängt, ob sie ein brauchbares Instrument einer wirklichen Reichswasserstraßenpolitik wird oder nicht. Reichswasserstraßenpolitik: Wenn ich diesen Ausdruck gebraucht habe, hat man mir schon mehrfach entgegengehalten: Was brauchen wir groß eine Wasserstraßenpolitik? Hier, wo doch die Dinge anders liegen, wie bei der Eisenbahn, wo getrennt ist die Unterhaltung der Straße, des Fahrweges auf der einen Seite von der Benutzung dieser Straßen selbst; ist es nicht ausreichend, wenn wir Stellen haben, die — die einen hier, die anderen dort — den Kanal zweckmäßig bauen und unterhalten, die Stromstraße fahrbar erhalten und dafür sorgen, daß die Gebühren nicht über ein gewisses Maß hinausgehen? Reicht das nicht aus? Was brauchen wir mehr? Mir scheint, wir brauchen in der Tat viel mehr im Drang und in der Not unserer Zeit. Und zwar hat die Reichswasserstraßenpolitik angesichts der Lage, in der sich unser Verkehrswesen nicht zuletzt eben infolge der Umstellung der Reichsbahn in eine Privatgesellschaft befindet, vor allem vier Aufgaben:

Erstens die Abgleichung und Ausgestaltung unseres Wasserstraßennetzes, das ich — man gestatte diese Bemerkung im Anschluß an eine Bemerkung eines der Herren Vorredner — nicht ansehen kann als ein preußisches Wasserstraßennetz, als ein württembergisches, als ein bayrisches, sondern nur ansehen kann als ein deutsches Wasserstraßennetz, denn wir haben deutsche Wirtschaftspolitik zu treiben (Zustimmung);

zum zweiten hat die Reichswasserstraßenpolitik die Aufgabe, für größtmögliche Wirtschaftlichkeit in der Ausnutzung dieser Wasserstraßen zu sorgen, wiederum gesehen nicht vom Standpunkt dieser oder jener besonderen Seite, sondern gesehen allein vom Standpunkt der gesamten deutschen Wirtschaft;

als dritte Aufgabe kommt, wie ich schon andeutete, die Sorge für eine zweckmäßige Ergänzung und Beeinflussung der Reichsbahn, und

zum vierten die allgemeine Förderung der Binnenschiffahrt, die als lebendiges Element auf diesen Wasserstraßen wirkt und schafft.

All diese Dinge können nur zum Erfolg geführt werden, wenn ein Wille da ist, der stark ist und hinter dem die entsprechende Macht steht, sich durchzusetzen.

Es ist mir nicht verständlich, wie von sonst recht beachtlicher Seite in einem Aufsatz über die Frage: „Reichswasserstraßenbehörde oder Landeswasserstraßenbehörden" hat gesagt werden können, daß wir eine Reichswasserstraßenverwaltung um deswillen nicht brauchen, weil heute die großen Wasserstraßen dem Einfluß des Reiches zum Teil entzogen und internationalen Ausschüssen unterstellt sind. Ich bin im Gegenteil der Meinung, daß gerade das Umgekehrte zutrifft; daß gerade, weil wir auf unseren großen Wasserstraßen nicht mehr völlig Herr unserer selbst sind, wir eine besonders starke Stelle haben müssen, die den deutschen, den nationalen Gesichtspunkt gegenüber den anderen zum Ausdruck bringt.

Um nicht mißverstanden zu werden, möchte ich aber, bevor ich weiter gehe, im Hinblick auf einen vorhin von mir gebrauchten Satz mit aller Klarheit zum Ausdruck bringen, daß ich selbst in tiefster Seele, mit Herz und Verstand, Anhänger eines starken Preußen bin. Und was ich für Preußen in Anspruch nehme, gilt natürlich auch für jedes andere Land; aber beides nur um deswillen, weil ich in den einzelnen Ländern, die um ihrer selbst willen gezwungen sind, die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Gegensätze innerhalb der eigenen Grenzen auszugleichen, eine Klammer sehe für das ganze deutsche Vaterland. Und in gleichem Geiste betone ich immer wieder: die deutsche Wirtschaftspolitik muß gefördert, gestärkt und in einheitliche Bahnen gebracht werden. Wie es die Privatwirtschaft schon längst erfaßt hat, so muß das auch das Glaubensbekenntnis und die Richtschnur aller amtlichen Betätigung sein.

In der Reichsverfassung, über deren Zweckmäßigkeit im übrigen ja der eine diese, der andere jene Meinung haben kann, findet sich nun der bekannte Artikel 97, der aus solchen Erwägungen heraus, wie ich sie eben andeutete, besagt, daß die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in — ich bitte das zu beachten — Eigentum und Verwaltung des Reiches übergehen sollen, wobei die landwirtschaftlichen Interessen „im Einvernehmen mit den Ländern" entsprechend berücksichtigt werden sollen. Man hat dabei naturgemäß ähnliche Gedankengänge gehabt, wie sie seinerzeit zur Verreichlichung der Bahnen geführt haben. Hierzu gestatten Sie mir sogleich eine Zwischenbemerkung, damit ich sie nachher nicht vergesse.

Wenn man in der Erörterung der uns hier beschäftigenden Frage gegen die Reichswasserstraßen und die Reichswasserstraßenverwaltung anführt, daß eine Verreichlichung eine Verstärkung der Möglichkeit feindlichen Zugriffs bedeute, das hätte man bei der Reichsbahn gesehen, so muß ich demgegenüber betonen, daß nach meiner Erfahrung und Beobachtung der feindliche Zugriff, wenn er die Macht hat, nicht deshalb zurückscheut, weil irgend etwas dem Staat oder dem Reich gehört, wenn es nur öffentliches Eigentum ist. Dieser Gesichtspunkt spielt also keine Rolle. Aber in anderer Beziehung sei eine Parallele mit der Eisenbahn gezogen; sie ergibt, daß die Dinge leider bei den Wasserstraßen aus der Natur der Sache heraus weit schwieriger als bei der Eisenbahn liegen.

Als die Eisenbahn von den Ländern auf das Reich ging, stellte sie bei jenen eine vollkommen in sich abgeschlossene, auf sich stehende eigene Verwaltung dar, ohne enger verwoben zu sein mit anderen Teilen, von denen die notwendige verwaltungsmäßige Lösung besondere Schwierigkeiten bereitet hätte. Bei den Wasserstraßen ist es anders. Während die Eisenbahnen allein dem Verkehr dienen, sind bei den Wasserstraßen die Verkehrsinteressen und die Belange der Landwirtschaft miteinander verknüpft; sie laufen zum Teil gleich, zum Teil aber konkurrieren sie sehr ernstlich miteinander. Diese Schwierigkeiten sind noch dadurch verstärkt worden, daß die Reichsverfassung in einem weiteren Punkte halbe Arbeit gemacht hat. Ich verkenne gewiß nicht das Gewicht der Gründe, die dazu geführt haben, die Häfen, die ein unentbehrliches, inhärentes Stück der Wasserstraßen sind, bei den Ländern zu lassen, aber daß diese Sonderregelung der Häfen bei dem Uebergang der Wasserstraßen an das Reich neue Erschwernisse mit sich gebracht hat, liegt auf der Hand.

Bei der Ausführung des Artikels 97 galt und gilt es, all diese Schwierigkeiten zu überwinden. Darüber, wie das geschehen soll, besagt die Reichsverfassung nichts. Sie bestimmt lediglich noch in Art. 171, daß der Uebergang der Verwaltung der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich bis zum 1. April 1921 erfolgt sein müsse. Das Eigentum und die „Verwaltung" soll übergehen, heißt es, und daran hat sich die Rechtsfrage geknüpft, ob Uebergang der Verwaltung auch Uebergang der Behörden bedeute, die diese Verwaltung ausüben. Ich will selbst zu dieser Rechtsfrage keine Stellung nehmen, wennschon ich mir persönlich kaum eine Verwaltung vorstellen kann, die nicht Behörden zur Verfügung hat, durch die sie verwaltet. Aber über diese Rechtsfrage ist ein Streitverfahren zwischen einigen Ländern und dem Reich bereits anhängig; es beschäftigt zurzeit noch den Staatsgerichtshof; im fünften Jahre nach dem in Artikel 171 festgelegten Termin! Inzwischen hat das Reich mit den Ländern einen Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 zwecks vorläufiger Regelung abgeschlossen. Auf seiner Grundlage baut sich noch heute die Wasserstraßenverwaltung auf, und zwar so, daß wir zwar in Berlin eine Zentrale im Reichsverkehrsministerium haben, welches die Verantwortung und Leitung für das Ganze trägt, daß ihm aber der Unterbau insoweit fehlt, als die Wasserstraßenbehörden in der mittleren und unteren Instanz bei den Ländern verblieben sind; als Landesbehörden, die allerdings verpflichtet sind, den Anweisungen des Reichsverkehrsministeriums im Rahmen seiner Zuständigkeit Folge zu leisten.

Meine Herren! Ich bin der Allerletzte, der nicht freudig anerkennt — und gerade die Ausführungen des Herrn Staatssekretärs Dr. Schmidt haben das aufs neue in unser aller Erinnerung zurückgerufen —, welch große Leistungen auch die einzelnen Länder auf dem Gebiete des Wasserstraßenwesens in der Vergangenheit für sich buchen können; ich erinnere außer an Bayern an die Verdienste Preußens und Badens um den Rhein. Aber schon in der Vergangenheit hat sich bei wichtigen Fragen immer wieder gezeigt, wie unendlich schwer es ist, die gegeneinander stehenden, miteinander konkurrierenden Interessen der einzelnen, an einer und derselben Wasserstraße beteiligten Länder so auszugleichen, daß der Gesamteffekt darunter nicht leidet. Ich erinnere an die früheren Schicksale beispielsweise des Mittellandkanals und anderes. Dazu kommt, daß infolge der Entwicklung unseres öffentlichen Finanzwesens, mit der man zufrieden sein mag oder nicht, mit der wir aber einmal als mit einer Tatsache rechnen müssen, die Finanzkraft der Länder außerordentlich geschwächt ist, und wenn schon früher die Schwierigkeiten in finanzieller Hinsicht hier mannigfach sehr erheblich, ja im einzelnen Falle unüberwindlich waren für größere Aufgaben, die das Land allein für sich zu lösen gar nicht imstande war, und an deren Lösung das ganze Deutschland als Träger der Gesamtwirtschaft hätte beteiligt werden müssen, so sind die Schwierigkeiten heute noch viel stärker. Wie dem aber auch sei: Wenn im Art. 97 der Uebergang der Wasserstraßen an das Reich einmal vorgesehen ist, so muß man irgendwann einmal die Konsequenz daraus ziehen oder den Art. 97 der Reichsverfassung wieder aufheben. Nun ist klar und gar nicht zu leugnen, daß aus der gegenwärtigen Lage, wie ich schon vorhin sagte, Reibungs- und Konfliktsmöglichkeiten in größerem Umfange vorhanden sind. Es kommen ja nicht nur die unmittelbaren Interessen der Landwirtschaft in Betracht, bei Vertiefungen des Stromes mit ihren Folgen auf den Grundwasserstand usw. Ich erinnere daran, daß z. B. auch die Deichschutzanlagen bei den Ländern geblieben sind, die natürlich mit den Wasserstraßen aufs engste zusammenhängen. Aber, meine Herren, Konflikte dieser Art sind auch früher möglich gewesen; sie sind früher nur auf einem anderen Boden ausgefochten worden. Ich habe keinen Einblick in die Akten aller früheren Bundesstaaten gehabt, aber was Preußen anlangt, dessen Verhältnisse ich einigermaßen kenne, so waren schon vordem diese verschiedenen Interessen verschiedenen Stellen anvertraut, und ich weiß nicht, ob wirklich immer der Ausgleich von Gegensätzen zwischen zwei preußischen Ministerien so viel leichter gewesen ist, als etwa ein Ausgleich zwischen Reich und Land. In Preußen aber sind solche Konflikte meist ohne Inanspruchnahme der letzten entscheidenden Instanzen zu beseitigen gewesen, weil eben die Sache solche Einigung verlangte. Warum sollte dasselbe nicht möglich sein auch dann, wenn das Reich die Wasserstraßenverwaltung hat und entsprechend dem Wortlaut des Art. 97 mit den Ländern im Einvernehmen bleibt zur Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Interessen? Muß es denn immer so sein, um einmal ein offenes Wort zu sagen, daß wir innerhalb des

Deutschen Reiches den andern ansehen als den Gegner, Reich auf der einen, Land auf der andern Seite? Weder das Reich noch das Land ist um seiner selbst willen da. Sie alle sind nur Instrumente für das große Ganze, für das deutsche Vaterland, und lediglich Zweckmäßigkeitserwägungen dürfen und müssen dafür entscheidend sein, wer hier und dort die Arbeiten und Aufgaben übernimmt.

Daß der gegenwärtige Zustand unhaltbar ist, darüber besteht auf beiden Seiten, die hier miteinander streiten, Uebereinstimmung. Unhaltbar ist es, wenn die Reichsregierung — und damit ist in erster Linie das Reichsverkehrsministerium gemeint — die generelle Verantwortung für das Wasserstraßenwesen und die Wasserstraßenpolitik haben soll, aber bei der Durchführung dieser Dinge nicht den Einfluß hat, den sie haben muß, um die Verantwortung wirklich tragen zu können. Es ist ein Unding, wenn der Etat des Reichsverkehrsministeriums für 1925 im Ordinarium und Extraordinarium Ausgaben in Summe von 160 Mill. aufweist, wovon 130 Millionen durch die Länder verausgabt werden, ohne daß das Reich, die Reichsregierung, diejenige Aufsichtsbefugnis über die Verwendung dieser Gelder hat, die es ordnungsmäßig haben müßte. (Hört, hört!) Es ist bezeichnend, daß die deutsche Reichsregierung in ihren Ressorts überall einen sogenannten Haushaltsreferenten hat, der in der einzelnen Verwaltung kraft besonderen Auftrages des Reichsfinanzministers darüber zu wachen hat, daß die im Etat bewilligten Gelder sachgemäß zur Verausgabung gelangen. Dagegen hat sich ein großes Land — es mögen auch mehrere sein, aber von einem weiß ich es ganz bestimmt — geweigert, dem Verlangen der Reichsregierung Folge zu leisten, daß auch den Wasserstraßenbauverwaltungen, die das Geld des Reiches ausgeben, ein Referent bestellt werde, der namens der Reichsregierung über die etatsgemäße Verausgabung zu wachen hat. Sicherlich wird man einwenden: Glaubst du denn nicht, daß die von dir selber vorhin gerühmten Landesregierungen das Geld sachgemäß ausgeben? Meine Herren! Auch Regierungen sind Menschen und mit menschlichen Schwächen behaftet, und es ist eine alte Erfahrung, daß man Geld anders ausgibt, wenn man selbst die Verantwortung dafür trägt, als wenn das nicht der Fall ist, sondern letzten Endes mit fremden Geldern gewirtschaftet wird. Unmöglich ist es, noch längere Zeit die Zwiespältigkeit aufrecht zu erhalten, die durch die heutige Regelung sowohl in die Beamten- wie in die fachlich-sachliche Organisation hineingetragen wird. Es liegt heute so, daß die Beamten der Landesbehörden, die im Auftrage des Reiches die Wasserstraßenverwaltung bearbeiten, zwar Landesbeamte sind, aber insoweit vom Reich bezahlt werden, als sie Reichsaufgaben erfüllen. Die Länder pflegen ihre Personaletats zu liquidieren und das Reich übernimmt die Kosten, selbstverständlich nicht ohne Prüfung; aber hier trifft dasselbe zu, was ich eben sagte bezüglich der Verausgabung der Gelder für sachliche Zwecke. Die ganze Tendenz ist eine andere, je nachdem, ob ich etwas ausgebe, was ich selbst bezahle, oder was ein anderer bezahlt. Ist es nicht ein unerträglicher Zustand, daß hier Beamte in Frage stehen, die wichtigste Reichsaufgaben erfüllen, aber disziplinarisch nicht ihrem Auftraggeber, dem Reich unterstehen, sondern dem Land? Kann man sich die unerträglichen Gewissenskonflikte vorstellen, in die ein solcher Beamter gegebenenfalls hineinkommt? Sind nicht schon disziplinarische Bestrafungen seitens der Landesregierung erfolgt, weil der Beamte das Reichsinteresse vertrat? Ist es nicht weiter verständlich, daß das Land, das die Beamten auswählt, schließlich nicht ein Interesse daran hat, gerade die tüchtigsten Beamten für Reichsaufgaben abzugeben? Ich besorge, daß sich im Zusammenhang damit auch Schwierigkeiten für die Weiterentwicklung und für das weitere Emporsteigen derjenigen Beamten, die in dieser Verwaltung arbeiten, ergeben werden; auch dieses Moment ist auf die Dauer von entscheidender Bedeutung für die Güte einer Verwaltung. Es ist dem Reich schließlich unmöglich, durch eine bessere Verteilung der Kräfte, die namentlich auch über die Landesgrenzen hinausgehen kann und vielfach gehen muß, Ersparnisse zu erzielen. Es ist ihm unmöglich, eine sachgemäßere Organisation, eine praktischere Gestaltung der Dinge zu erreichen.

Ich bin nicht im Besitz des Aktenmaterials, einerseits des Reichsverkehrsministeriums, andererseits der Länder, aber was ich hier und da gehört habe an Einzelbeispielen, spricht aufs deutlichste für die Richtigkeit meiner Auffassung. Diese Beispiele gehen sämtlich dahin, daß immer wieder einzelne Länder es als durchaus notwendig empfinden, ihre Wasserstraßenbauverwaltung mit derjenigen anderer Länder zu vereinigen, weil man es unnatürlich und höchst unzweckmäßig empfindet, daß plötzlich dort, wo die Landesgrenzen gehen, wie vor 100 Jahren die alten Zollgrenzen, die Tätigkeit und Wirksamkeit einer Wasserstraßenbauverwaltung aufhört, deren wirtschaftliche Pflichten und Aufgaben ja nicht an den zufälligen politischen Grenzen des Landes aufhören müßten, sondern an den natürlichen, wirtschaftlich gegebenen Grenzen. Und immer ergibt sich dann die Unmöglichkeit, daß die betreffenden Länder zu Rande kommen, weil das eine Land, welches mit dem andern eine gemeinsame Wasserbauverwaltung haben möchte, seine Souveränität dem andern nicht opfern will. Ich habe eine ganze Reihe derartiger Beispiele zur Hand, die ich auf Verlangen gerne vortragen werde; ich will Sie aber zunächst damit nicht aufhalten. In ähnlicher Weise haben wir es unlängst erlebt, als es sich um die Unterweser-Vertiefung handelte, daß einfach ein nicht überbrückbares Mißtrauen vorhanden war zwischen den drei Ländern, die dabei in Frage kamen, und wo es nicht möglich war, die zwei anderen Staaten davon zu überzeugen, daß der dritte Staat mit seiner Wasserstraßenbauverwaltung die Vorarbeiten wirklich in objektiver Weise leisten würde. Wer soll es denn in diesem Falle tun? Die Verantwortung, sagt man, ist dann eben bei Berlin. Aber diese Verantwortung kann sachlich in solchen Fällen dort gar nicht getragen werden, weil die eigenen Organe zur Ausführung fehlen. Weiter! Der Sparkommissar, der eingesetzt worden ist, um die Finanzfragen nachzuprüfen, hat sich eindeutig und nachdrücklich dahin geäußert, daß der gegenwärtige Zustand im Interesse der Reichsfinanzen nicht aufrechterhalten werden könne, sondern irgendwie eine Aenderung verlange in dem Sinne: Entweder — Oder, wie ich schon andeutete. Entweder führt man Art. 97 durch, gibt dem Reich die Möglichkeit, die Verwaltung durchzuführen von oben bis unten, oder man habe den Mut und hebe den Art. 97 auf. (Zustimmung.) Ein drittes gibt es nicht. Und so verlangen denn auch die Konsequenten auf der anderen Seite das letztere.

Meine Herren! Aus einer Erscheinung der allerletzten Zeit lassen Sie mich die Begründung für solches Verlangen zitieren, indem ich aus einem Ihnen wahrscheinlich zum großen Teil bekannten Aufsatz der Zeitschrift „Das Schiff“ folgende Sätze verlese:

„Dieses neue Auseinanderreißen von Eisenbahn und Wasserstraßen und diese Vereitelung der ursprünglichen idealen Absicht legt in Verbindung mit den der Ausführung des § 97 entgegenstehenden Schwierigkeiten den Gedanken nahe, mindestens die Binnenwasserstraßen den Ländern, mit deren Wirtschaft und Verwaltung und mit deren Verkehrshäfen sie aufs engste verknüpft sind, zu Eigentum und Verwaltung zurückzugeben, dem Reiche aber an ihnen, noch über die Reichsverfassung von 1871 hinausgehend, ein Aufsichtsrecht und eine Mitwirkung in besonderen Fällen, namentlich bei den mehreren Län-

dern gemeinsamen Wasserstraßen, einzuräumen. Eine Abänderung des § 97 nach dieser Richtung würde den Reichsgedanken nicht schwächen, sondern durch Beseitigung einer Quelle von Mißhelligkeiten zwischen dem Reich und den Ländern eher stärken, die Fürsorge für den Wasserverkehr würde wieder in die Hände der am meisten mit den Bedürfnissen der Bevölkerung vertrauten Landesbehörden zurückgelegt, die Schaffung neuer Behörden würde vermieden werden und zahlreiche Beamte erhielten durch Befreiung aus der jetzigen Zwitterstellung zwischen Reich und Land ihre volle Berufsfreudigkeit wieder."

Das Wort Rückgabe „mindestens" der Binnenwasserstraßen ist etwas verdächtig. Aber darauf will ich nicht eingehen, sondern ich gestatte mir nur folgende Bemerkungen:

Zutreffend wird auch hier die Notwendigkeit betont, die Beamten aus ihrer gegenwärtigen Zwitterstellung herauszuführen. Das übrige aber scheint mir unrichtig zu sein. Man spricht von den „Bedürfnissen der Bevölkerung". Ja, was sind denn diese „Bedürfnisse der Bevölkerung"? Vertreten denn diejenigen, die den Standpunkt auf starke Durchorganisierung der Reichswasserstraßenverwaltung vertreten, wie etwa der Deutsche Industrie- und Handelstag, zahlreiche Handelskammern, die maßgebenden Kreise der Schiffahrt und so viele mehr n i c h t auch die Bevölkerung? Oder sind „Bevölkerung" nur diejenigen, die namentlich in den landwirtschaftlichen Berufsvertretungen ihr Wort so stark zugunsten der anderen Richtung erhoben haben? Es scheint doch zum mindesten eine offene Frage, ob die „Bedürfnisse der Bevölkerung" heute nicht in erster Linie und am besten von denen gewahrt werden, die alles daran setzen, die deutsche Wirtschaft in Produktion und Verkehr wieder in großen und starken Gang zu bringen. Sodann auch hier die fehlerhafte Auffassung, die von der „Wirtschaft der einzelnen Länder" sprechen läßt. Sicherlich, die einzelnen Länder haben auch wirtschaftliche Aufgaben, aber, meine Herren, ich kann nur und m u ß immer wieder betonen als ein A und O meiner Auffassung: Wir haben nur e i n e deutsche Wirtschaft, und wir müssen die Dinge auch nur unter diesem Gesichtspunkt zu betrachten suchen. Es heißt dann weiter, die Belange des Reichs, damit also die gesamtdeutschen Wirtschaftsbelange, könnten dadurch gewahrt werden, daß man dem Reich Aufsichtsbefugnisse und eine „Mitwirkung in besonderen Fällen, namentlich bei den mehreren Ländern gemeinsamen Wasserstraßen", gibt. Ja, glaubt man denn, daß da nicht ebensogut Konflikte möglich sind wie im umgekehrten Fall? Und wie weit soll diese Mitwirkung gehen? Ich jedenfalls kann nicht einsehen, warum bei einer Reichsverwaltung unter entsprechender Mitwirkung der Länder, wie sie in irgendeiner Form auch nach Art. 97 platzgreift, die Konfliktsmöglichkeit größer sein soll als umgekehrt bei einer Landesverwaltung unter Mitwirkung des Reichs.

Im Reichstag ist bei Besprechung der Frage und im Zusammenhang mit all dem vor einigen Wochen seitens eines Redners gemeint worden, man solle an diese Dinge überhaupt nicht rühren, denn die gegenwärtige Organisation habe sich bewährt, die Beamten und Behörden seien mit den Bedürfnissen vertraut, man solle nicht immer neue Beamte und Behörden schaffen und dadurch die Steuerlast der Allgemeinheit stärken. Daß sich die gegenwärtige Organisation durchaus bewährt hat, auch bei größeren Aufgaben, bestreite ich. Und daß die Behörden mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind, wird eine gute Grundlage für die Reichswasserstraßenverwaltung sein; denn kein Mensch denkt doch daran, aus der flachen Hand plötzlich eine Fülle neuer Behörden und Beamten emporwachsen zu lassen. Es sollen nicht n e u e Behörden geschaffen werden, sondern bestehende Behörden sollen u m g e b i l d e t werden. Und selbst wenn es richtig ist, daß zur Verfolgung der besonderen Aufgaben der landwirtschaftlichen Melioration die Länder sich veranlaßt sehen würden, noch gewisse Amtsstellen für diese Fragen beizubehalten, so wird zu prüfen ein, ob nicht durch eine zweckmäßige Organisation, durch Zusammenlegung kleinerer Stellen in größere Verwaltungen, durch entsprechende Ersparnisse beim Reichsetat, durch eine verstärkte Kontrolle usw. mehr erspart wird, als auf der anderen Seite an Kosten den Ländern verbleibt. Ich halte das für sehr wahrscheinlich; um so mehr, als es nicht schwer sein wird, bei beiderseits gutem Willen eine Organisation zu schaffen, die einfach ist, jedem das Seine gibt und doch ein örtliches Zusammenarbeiten auch schon in den mittleren und unteren Instanzen ermöglicht.

Demgegenüber muß ich freilich gestehen, daß ich geradezu erschrocken war, als ich gestern das Protokoll der Verhandlungen las, die die Preußische Hauptlandwirtschaftskammer, die Gesamtvertretung der preußischen Landwirtschaftskammer, über diese Frage unlängst gehabt hat, und wo als Vertreter der Preußischen Staatsregierung Herr Staatssekretär Ramm vom Landwirtschaftsministerium in großer Offenheit Meinungen zum Ausdruck brachte, von denen ich sagen muß, es wäre für die Schiffahrt geradezu verhängnisvoll, wenn solche Meinungen im preußischen Staat, wenn er die Wasserstraßenverwaltung wiedereroberte, Verwirklichung fänden. (Hört! Hört!) Angesichts der Tatsache, daß in Preußen das Landwirtschaftsministerium, nicht etwa (und das ist bemerkenswert) das Handelsministerium, die federführende Stelle in dieser Frage ist, muß ich annehmen, daß das, was Staatssekretär Ramm ausgeführt hat, Wille und Meinung der Gesamtregierung oder wenigstens der dort in diesem Falle maßgebenden Stellen wiedergibt. Es wurden u. a. dort vier Sätze gesagt, die ich aus dem Gedächtnis wiederholen möchte, da ich Sie nicht mit der Verlesung langweilen will:

1. Herrichtungen von Wasserstraßen für den Schiffahrtsverkehr können die Landwirtschaft gefährden.

2. Tritt eine solche Gefährdung der Landwirtschaft in größerem oder geringerem Umfange ein, so hat das landwirtschaftliche Interesse zu entscheiden, und der Wasserverkehr muß sich mit der Wasserstraße begnügen, so wie sie ist.

3. In solchen Fällen muß man eben „ein paar Schienen mehr legen und die Eisenbahn übernimmt diese Aufgabe des Verkehrs mit; sei es doch überhaupt eine vollkommen falsche Einstellung, wenn man den Wasserverkehr und die Schiffahrt für so bedeutsam für die Abwicklung des Gesamtverkehrswesens ansehe, wie es vielfach geschehen sei. Man könnte — dieser Ausdruck ist mir noch gewärtig — Bücher darüber schreiben, welche Hoffnungen man auf die Binnenschiffahrt gesetzt und welche Enttäuschungen man erlebt habe.

4. Daraus ergibt sich — bitte lesen Sie alles in dem wörtlichen Protokoll nach, und Sie werden feststellen, daß ich hier nicht scharf zugespitzt, sondern durchaus wahrheitsgemäß vorgetragen habe —, daß bei der Frage „Landwirtschaftsinteressen oder Schiffahrtsinteressen" unter a l l e n Umständen dem landwirtschaftlichen Interesse die Priorität gebühre. Darum muß die V e r w a l t u n g der Wasserstraßen zurückgeführt werden an das L a n d, und zwar in Preußen an dasjenige Ministerium, das in erster Linie dazu berufen ist, nämlich an das L a n d w i r t s c h a f t s m i n i s t e r i u m (Hört! Hört! Heiterkeit).

All das führe ich nur an, um zu zeigen, wie ein doch nicht verantwortungsloser, sondern an verantwortlichster Stelle stehender, aktiver Staatsmann die Dinge ansieht, und was man zu gewärtigen hat, wenn die Dinge so laufen, wie es dort gewünscht wird. U n s steht es n i c h t

an zu erklären: Die Schiffahrtsinteressen gehen der Landwirtschaft immer vor. Es sind durchaus Fälle möglich und vorhanden, in denen die Interessen der Landwirtschaft größer und stärker sind, als diejenigen der Schiffahrt. Das ist ja gerade der Sinn des Art. 97, daß im Einvernehmen mit den Ländern auch die Interessen der Landwirtschaft gebührende Rücksicht verlangen und zu fordern haben. Und darum, unbeschadet des Rechts des Reiches zur Durchführung des Art. 97, unbeschadet der Notwendigkeit, daß dieses Recht tatkräftig durchgeführt wird, möchte ich gerade in einer Versammlung der Binnenschiffahrt, anders wie in jener Versammlung der Landwirte, hier sehr stark betonen, daß es die große Aufgabe des Reiches sein wird, in allen Fällen hier den richtigen Ausgleich zu schaffen, und dieser Ausgleich wird geschaffen werden, wenn Reich und Land vertrauensvoll, wie es ihre Pflicht und Schuldigkeit ist, zusammenarbeiten. Vielleicht kann gerade diese Zusammenarbeit und diese Notwendigkeit des Ausgleichs von großer Bedeutung sein für das Zusammenarbeiten zwischen Reich und Ländern überhaupt. Als ultima ratio ist für Konflikte in diesen Fällen der Staatsgerichtshof vorgesehen. Ich bin aber sicher, daß es bei vernünftiger Behandlung der Dinge zu einer Anrufung dieses Staatsgerichtshofs praktisch kaum oder gar nicht kommen wird.

Meine Herren! Wir sollten nicht bei allen Fragen immer nur von möglichen Konflikten, von möglichen Kompetenzstreitigkeiten reden, — das ist nun einmal unsere Art! —, sondern wir sollten in den Mittelpunkt das gemeinsame Ziel stellen: Landwirtschaft auf der einen Seite, Schiffahrt auf der anderen, zwei mächtige Faktoren der deutschen Volkswirtschaft, und wo ein Wille auf beiden Seiten da ist, den Ausgleich zu suchen, wird man auch den Weg finden. Wir sind hier keine Spezialisten des Verwaltungsrechts und der Verwaltungsorganisation, und darum will und muß ich es mir hier versagen, Einzelvorschläge zu machen, wie man den Ausgleich praktisch durchführt. Dazu wird an anderer Stelle Raum und Gelegenheit sein. Hier müssen wir nur ganz allgemein — wenigstens ist das meine Meinung, von der ich hoffe, daß die hochansehnliche Versammlung ihr in der weitüberwiegenden Mehrheit zustimmt — verlangen, nicht um unserer, sondern um des Ganzen willen:

Erstens: Eine Abschwächung der Reichsverfassung in Art. 97 findet nicht statt.

Zweitens: Auch in den unteren und mittleren Instanzen der Wasserstraßenverwaltung muß die unbedingte Sicherheit für die Einheitlichkeit einer großzügigen deutschen Reichswasserstraßenpolitik und für die pflegliche Behandlung der Reichsfinanzen gegeben werden.

Dann gewinnen wir das Instrument, das ich in der Hand des Reichsverkehrsministers und seines Ministeriums zu sehen wünsche. Freilich genügt es nicht, wenn dieses Instrument in der Hand des Herrn Reichsverkehrsministers ist, sondern die Schiffahrt erwartet und verlangt dann vor allem tatkräftige Handhabung dieses Instruments seitens der Reichsregierung und insbesondere des Reichsverkehrsministeriums, das damit zu einem guten weiteren Stück aus einem über den Wassern schwebenden Phantom ein lebendiges Wesen von Kraft und Stärke wird. Der Herr vorsitzende hat mit Ihrer Aller Zustimmung unser volles Vertrauen in dieser Beziehung zum gegenwärtigen Herrn Reichsverkehrsminister zum Ausdruck gebracht, und ich möchte nur wünschen, da ja in der deutschen Politik Personen leider manchmal früher wechseln, als gut ist, daß, wenn immer auch die Person einmal wechselt, die Zielbewußtheit, die Tatkraft und die Einsicht in die Bedeutung und die Lebensinteressen der Schiffahrt, insbesondere der Binnenschiffahrt, an der höchsten Reichsstelle stets in gleicher Weise Vertretung finden möge wie heute. (Beifall.) Denn das Wort: „Schiffahrt ist not" gilt wahrlich nicht nur angesichts der Seeschiffahrt, die das Wort zunächst geprägt hat; es gilt auch für die deutsche Binnenschiffahrt, heute mehr denn je. Und noch ein anderes Wort, das ebenfalls von der See herstammt, möchte ich auf unser Thema und auf die Binnenschiffahrt anwenden, und umbauen; das Wort: „Navigare necesse, vivere non est; Schiffahrt treiben ist not, Leben ist nicht not." Meine Herren! Wir wollen und wir müssen Schiffahrt treiben auf der See, aber nicht minder Schiffahrt treiben auf den deutschen Strömen und Kanälen, nicht weil wir sterben wollen, sondern um des Lebens Deutschlands und des Lebens unserer deutschen Zukunft willen. (Stürmischer Beifall.)

Die Rhein-Main-Donau-Verbindung.

Von Staatsrat Dr. von Graßmann, Gen.-Dir. der Rhein-Main-Donau A.-G., München.

Wenn ich dem Wunsche der Geschäftsleitung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt nachkomme, über die geplante Großschiffahrtsstraße, die den Rhein mit der Donau über den Main verbinden wird, einiges vor dieser großen Versammlung von Fachmännern aus allen deutschen Gauen zu sprechen, so tue ich dies mit einer gewissen Befangenheit, denn sie alle kennen ja die Bedeutung des großen Werkes, der Zentralverein hat sich insbesondere schon im Jahre 1921 gelegentlich unserer Wasserstraßenausstellung mit diesem Unternehmen eingehendst befaßt.

Herr Dr. Landmann, nun Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt a. M., hat damals über die verkehrswirtschaftliche Bedeutung, Herr Stadtbaurat Hentrich (Crefeld) über die technischen Fragen gesprochen und die Festnummer der Zeitung für Binnenschiffahrt hat hierüber eine Reihe von interessanten Aufsätzen gebracht. Da kann ich Ihnen kaum etwas Neues bieten; was seitdem an tatsächlichen Leistungen in der Ausführung des Werkes geschehen ist, wird Ihnen Herr Oberbaudirektor Professor Dantscher darlegen.

Ich bitte daher, meine Darlegungen in der Hauptsache mehr als eine Begrüßung seitens unserer Gesellschaft zu betrachten, die Ihnen dafür dankbar ist, daß Sie auch in München Ihr starkes Interesse an der Durchführung der uns anvertrauten gewaltigen Aufgabe bekunden. Wir empfinden Ihren Entschluß, hier zu tagen, in all den unerwarteten Widerwärtigkeiten, die sich immer wieder dem energischen Vorwärtstreiben der begonnenen Großschiffahrtsstraße entgegenstellen, als eine Stärkung unserer Kraft und unseres Willens, zum Nutzen der bayerischen und deutschen Volkswirtschaft die große Idee zu verwirklichen.

Wenn wir Ihnen unsere Aufgabe und unsere Anfangsleistungen, die in schwerster wirtschaftlicher und politischer Zeit vollbracht wurden, darlegen, so dürfen wir wohl Ihre Aufmerksamkeit kurz auch auf Vorgänge lenken, die in der Vergangenheit liegen. Wasserstraßenpläne haben noch mehr wie Eisenbahnbauten überall eine kampfreiche Vergangenheit. Der Bayernkönig Ludwig I. hat jetzt vor hundert Jahren, obwohl die Kräfte unseres Landes schon durch seine großartige künstlerische Betätigung sehr stark in Anspruch genommen waren, die Planarbeiten für die Verbindung von Main und Donau angeordnet, eine Aktiengesellschaft mit 20 000 Aktien und 10 Millionen Gulden A. K. wurde gebildet, die Aktien in

Deutschland, Frankreich, Italien und vorzüglich in England im Laufe der nächsten Jahre untergebracht. Die von dem hervorragenden Ingenieur Freiherrn von Pechmann gefertigten Entwürfe wurden allen deutschen Höfen, dem Bundestag in Frankfurt und den Höfen von London, Paris und Petersburg mitgeteilt. Erst im Jahre 1836 wurde mit dem Bau begonnen, der im Jahre 1847 vollendet wurde, nachdem vorher schon der bayerische Staat infolge erheblicher Ueberschreitungen der veranschlagten Bausumme die A.-G. abgelöst hatte. (Der Erbauer des Kanals war kurz vorher unter Abzügen von seinem Ruhegehalt auf Grund übler Verleumdungen seines Amtes enthoben und erst 1847 rehabilitiert worden.) Der Kanal für 110-t-Schiffe ist heute noch in Betrieb, hat aber seine Bedeutung als Wasserstraße bekanntlich eingebüßt.

Jahrzehnte später kam, angeregt durch die großen Strombauten in Preußen und unter hervorragendster Förderung durch Prinz Ludwig von Bayern die Forderung, die Verbindung zwischen Main und Donau in den Ausmaßen einer Großschiffahrtsstraße, damals für 600-t-Schiffe, herzustellen. Und nun begann ein langes Ringen und Kämpfen zunächst in Bayern selbst, wo sich ähnliche starke Widerstände gegen den Ausbau der Wasserstraße erhoben, wie in Preußen gegen die Erbauung des Mittellandkanals, dann aber auch in Preußen, als Bayern die Fortsetzung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg durchsetzen wollte. Die Verhandlungen begannen Ende der 80er Jahre und erst im Jahre 1913 war es gelungen, die preußische Regierung zu veranlassen, eine Vorlage für die Bereitstellung der Mittel für die Strecke von Offenbach bis zur bayerischen Grenze an den Landtag einzubringen, der diese auch bewilligte.

Ende 1921 war Aschaffenburg erreicht. Weshalb erfolgten diese Widerstände? Weshalb diese Kämpfe? Wasserstraßen bringen Verkehrsverschiebungen und Aenderungen für Produktion und Handel, damit Befürchtungen aller Art neben den Erwartungen derjenigen, die aus der Verbesserung des Verkehrs Vorteile erwarten. Wir in Bayern haben damals, wie es ja bei jeder Werbung um die allgemeine Stimmung fast unvermeidlich ist, die Vorteile, welche der Vortrieb der Rheinschiffahrt bis Aschaffenburg für das rechtsrheinische Bayern bringen würde, in Schriften und Reden sehr stark betont und dadurch den schärfsten Widerstand der preußischen Eisenbahnverwaltung hervorgerufen.

Um was war der Streit gegangen? Sie hatte sich bei der Fortsetzung der Mainkanalisierung einen Bruttoausfall von jährlich 6 Millionen Mark errechnet, ein Betrag, der nach unserer Auffassung sehr überschätzt war, überdies aber bei einem jährlichen Ueberschuß von mehreren hundert Millionen Mark wirklich nicht ernstlich in die Wagschale fallen konnte. Der eigentliche Grund war aber die Befürchtung, daß Bayern eine tarifarische Unabhängigkeit für seine Eisenbahnen erhalten würde, die der preußischen Eisenbahnverwaltung, die auch damals dem Schiffsverkehr über den Rhein nicht gerade sympathisch gegenüberstand, sehr unerwünscht erschien. Sie werden vielleicht fragen, warum ich dies hier erwähne? Weil in solchen Vorgängen eine gewisse Lehre für die Behandlung solcher Fragen liegt. Die starke Betonung von erwarteten wirtschaftlichen Vorteilen ruft stets die Gegner auf den Plan und stärkt ihren Widerstand. Das haben wir in furchtbarer Weise ja alle erfahren müssen, als das Diktat von Versailles erschien. Was in Deutschland über die Entwicklung des Wasserstraßenverkehrs und die Bedeutung der Binnenschiffahrt veröffentlicht worden war, hatten die Feinde sorgfältig studiert und den Angriff gegen die Elemente unserer Volkswirtschaft, gegen das Gedeihen der Binnenschiffahrt gründlich vorbereiten können. Daß sie in dem ersten Entwurf von Deutschland die Herstellung der Rhein-Donau-Verbindung binnen 25 Jahren forderten, war kaum deshalb geschehen, weil sie uns einen Vorteil verschaffen wollten; sie ließen ja auch auf deutsche Einwände diese Verpflichtung fallen.

Auch aus dem Grunde glaube ich diese Fragen erwähnen zu dürfen, um darzulegen, daß in erster Linie nicht die Sorge um den Zusammenschluß von Mitteleuropa, wie man es sich vor Jahren erträumt hatte, der Ausgangspunkt für den Ausbau der Rhein-Donau-Verbindung gewesen ist, sondern daß B a y e r n aus sich heraus und unter Wahrnehmung seiner e i g e n s t e n volkswirtschaftlichen Interessen die Durchführung dieses Unternehmens betrieben hatte.

Die Bedeutung dieses Unternehmens ist aber, wie Ihnen wohl allen bekannt, gewaltig, über die Grenzen Bayerns weit hinausragend, die Verbindung schafft einen Verkehrsweg größten Stils in einer ganz einzigartigen verkehrsgeographischen Lage. Heute Einzelheiten für den Nachweis seiner verkehrspolitischen Auswirkungen zu bringen, wäre verfehlt.

Die zur Ausarbeitung der Entwürfe und Vornahme wirtschaftlicher Untersuchungen im Jahre 1917 gegründete Studiengesellschaft — der Main-Donau-Strom-Verband — hatte hierüber ausführliche Untersuchungen angestellt, die als Denkschrift veröffentlicht worden sind. Sie sind von den Verhältnissen vor dem Kriege ausgegangen; Untersuchungen darüber, wie die Verhältnisse heute liegen würden, wenn das Werk fertiggestellt wäre, wäre müßige Arbeit, und vorauszusagen, wie die Entwicklung sein wird, wenn das Werk vollendet sein wird, ist nicht möglich. Die Entente hat den großen Staat Oesterreich-Ungarn in kleine Staaten aufgelöst, um die Kraft dieser Donaustaaten endgültig zu zerschlagen und wirtschaftlich niederzuhalten. Wie sich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse an der Donau gestalten werden, wer vermag dies heute zu sagen? Im Laufe der Zeiten wird, so hoffen wir, auch dort ein wirtschaftlicher Aufschwung eintreten, der den starken Austausch von Waren bringen wird, wie er in den natürlichen Verhältnissen begründet ist: Im Nordwesten ein ungeheuer entwickeltes Industriegebiet mit reichster Kohlenförderung, im Osten meist landwirtschaftliche Bezirke mit der Möglichkeit stark zunehmender Entwicklung und wachsenden Bedarfs an Erzeugnissen des Westens. Nach den damaligen Untersuchungen war ersichtlich, daß das Gebiet zu beiden Seiten der Großschiffahrtsstraße vom Rhein bis nach Rumänien auf eine Breite von mindestens 200 km unter den Einfluß dieses Verkehrsweges kommen würde.

Bei Beurteilung des Unternehmens, das für Jahrhunderte zu wirken bestimmt ist, darf der Blick nicht durch ungünstige vorübergehende Erschwerungen getrübt werden. Eine solche ist der Rückgang der Binnenschiffahrt in der Gegenwart.

Hatte der Verkehr in den sämtlichen Rheinhäfen im Jahre 1870 nur zirka 5½ Millionen t betragen, und war er im Jahre 1913 auf 104 Millionen t — bei einem Verkehr über die niederländische Grenze von 37 Millionen — gestiegen, so war er 1919 auf 30 Millionen t bei einem Verkehr über die niederländische Grenze von nur 6 Millionen t gesunken, 1922 wieder auf 65 Millionen Tonnen bei einem Verkehr über die niederländische Grenze von 20 Millionen gestiegen.

1923 brachte einen Rückschlag infolge des Ruhreinbruches, 1924 eine kleine Hebung und nun infolge der bekannten Umstände neuerdings einen scharfen Rückschlag. Während nach der Reichsstatistik die Schiffahrt im Jahre 1913 rund ein Fünftel des gesamten Verkehrs der Eisenbahn befördert hatte, war der Gesamtverkehr der Eisenbahn im Jahre 1921 354 Millionen t, während die Schiffahrt nur 42 Millionen t im Jahre beförderte.

In normalen Verhältnissen wird die Ueberlegenheit des Schiffstransportes bei Massengütern auf langen

Strecken sich wiederherstellen und es werden die Gütermengen, die der Verkehr überhaupt zu bewältigen haben wird, wieder so ansteigen, daß der unselige schwere Kampf um die Waren, der heute zwischen Eisenbahn und Schiffahrt tobt, aufhören wird.

Neben der Besserung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Schiffahrt ist aber auch die Ausgestaltung des Donauverkehrs selbst von größter Bedeutung. Die Donau, an die wir Sie morgen zur Besichtigung unserer Bauten führen können, ist ja gegenüber den deutschen Strömen trotz ihrer mächtigen, langen Entwicklung weit hinter dem Rheinstrom und den anderen deutschen Flüssen zurückgeblieben.

Die Größenverhältnisse des Verkehrs auf Rhein und Donau lassen sich kurz in folgenden Zahlen, die allerdings schon aus der Vorkriegszeit stammen, darstellen:

Länge des Rheins von Kehl bis zur holländischen Grenze . . . . 570 km

Länge der Donau von Regensburg bis Sulina 2360 km

Der Gesamtverkehr in den Rheinhäfen für 1913 wurde auf . . . . . 104 Millionen t

der Verkehr auf der Donau 1912 auf 15,6 Millionen t

der Schiffspark des Rheins 1912 mit 1604 Dampfern zu 400 375 PS und 8400 eiserne Schleppkähne (4,5 Millionen t),

an der Donau mit 428 Dampfern zu 137 000 PS und 2479 Schleppern (1 126 000 t) angenommen.

Die Hindernisse der Entwicklung des Donauverkehrs sind mannigfacher Art, ich kann sie hier nicht weiter anführen, sowohl die Beschaffenheit des Flusses und der Umschlageinrichtungen, wie die Organisation der Schiffahrt und namentlich die handelspolitischen Verhältnisse, die Schwierigkeiten in den einzelnen Balkanstaaten, die trotz der von der Entente geschaffenen internationalen Donauakte vielfach ihre nationale Verkehrspolitik gegenüber der fremden Flagge durchzusetzen versuchen, sind für die Entfaltung eines großen Verkehrs vielfach hinderlich, worüber sich jüngst auch Exzell. Dr. Schonka in der GV. der D.D.S.G. in Wien lebhaft beklagte. Daß aus dem seinerzeitigen unmittelbaren Uebertritt der Rheinschiffahrt ins Donaugebiet ein starker Auftrieb der Donauschiffahrt erfolgen wird, ist zweifellos, nicht nur hinsichtlich der Ausgestaltung der Donau selbst und ihrer Einrichtungen für den Umschlag. Diese erhoffte Entwicklung der Donauverhältnisse ist natürlich eine wesentliche Voraussetzung für die volle Auswirkung der zu schaffenden Großschiffahrtsstraße. Diese hat aber auch schon vorher eine ganz hervorragende innerdeutsche Bedeutung. Wie Ruhrort-Duisburg ein Brechpunkt des Rheinverkehrs im Tal- und Bergverkehr, so wird auch das industrielle Zentrum Nürnberg-Fürth für den Verkehr zwischen Bayern und Nordwestdeutschland und der Rheinmündung der Knotenpunkt, Regensburg den hauptsächlichsten Sammelpunkt für den Verkehr von und nach Osten bilden. Deutscher Binnenverkehr und internationaler Durchgangsverkehr wurden in der erwähnten Denkschrift für den Anfang auf 4½ Millionen t berechnet. Was die Main-Donau-Wasserstraße wirtschaftlich so wertvoll und leistungsfähig erscheinen läßt, ist die Tatsache, daß sich der Verkehr nach beiden Richtungen außerordentlich günstig verteilt. Die Verkehrsspannung, die naturgemäß zwischen dem industriereichen Westen und dem zurzeit hervorragend agrarisch organisierten Osten besteht, drückt sich darin aus, daß nach diesen sorgfältigen Untersuchungen 48 % Gesamtverkehr nach Westen und 52 % des Gesamtverkehrs nach Osten sich bewegt. Dieses Ergebnis stimmt mit der Tatsache überein, daß sich der Rheinverkehr schon bisher in der entgegengesetzten Richtung mit dem bestehenden Mainverkehr und dem bestehenden Donauverkehr abwickelte. Hierdurch werden die Frachten in außerordentlich günstiger Weise beeinflußt.

Hinsichtlich der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens und seiner technischen Durchführbarkeit ist die Darstellung, die wir vor vier Jahren in der Wasserstraßenausstellung der Oeffentlichkeit geboten haben, auch heute noch voll gültig und wird es bleiben.

Die Sorgen liegen aber heute mehr wie damals in der Möglichkeit der Beschaffung der außerordentlich großen Mittel, die das in seinen Ausmaßen hervorragende Werk verschlingen wird. Der Gewinn von 250 000 PS Wasserkräften längs der Großschiffahrtsstraße wird, wenn uns die richtige Auswertung dieser Kräfte erlaubt und wirtschaftlich ermöglicht wird, eine starke Grundlage für die Beschaffung bilden, sie wird auch der einheimischen Wirtschaft nützen. Vorerst birgt — für alle Fernstehenden zur großen Ueberraschung — die Möglichkeit, die Wasserstraße auch nach dieser Richtung auszunutzen, viel mehr Sorge und Gefahr für die Durchführung des Unternehmens als die Lösung des Problems der Schiffahrtsstraße selbst. Die Zeit, auf alle die schweren Hemmungen, die uns infolge solcher Umstände heute entgegenstehen, näher einzugehen, ist noch nicht gekommen, es gehört, wie ich vor Ihnen offen bekenne, ein starker Glaube und ein großer Optimismus dazu, zu hoffen, daß die große Aufgabe durch unser verarmtes und vielfach kleinmütiges Epigonengeschlecht, das nur mühsam die gegenwärtigen Aufgaben erfaßt und bewältigt, gelöst werden kann. Darum bitte ich Sie, als Vertretung der deutschen Binnenschiffahrt, uns zu unterstützen durch aufklärende und werbende Tätigkeit zugunsten unseres Unternehmens, dessen große, dessen enorme wirtschaftliche Bedeutung und hervorragender Nutzen noch immer nicht in allen Kreisen erkannt und gewürdigt, auf deren Mitwirkung wir dauernd angewiesen sind. Mit Reden über Wiederaufbau kommen wir nicht vorwärts, das wissen die Männer der Praxis — und versäumte Gelegenheiten kehren nie wieder. Im Glauben an Deutschlands glücklichere Zukunft, die nur in seiner Einheit geborgen ist, wollen auch wir — trotz aller Schwierigkeiten — mit voller Hingabe an die uns anvertraute Sache dazu helfen, daß Deutschland bereit sei, wenn unser Volk wieder gleichberechtigt die Früchte seiner Arbeit ernten und in Freiheit seine Geschicke bestimmen wird. Helfen Sie uns auch weiter am Werke!

Die Bauten an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.

Von Oberbaudir. Prof. Dantscher, München.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Großschiffahrtsweges vom Rhein über den Main zur Donau hat mein Herr Vorredner erläutert, und meine Aufgabe ist es, Ihnen in aller Kürze eine Darstellung des Projektes und unserer Bauten zu geben. Das Projekt selbst ist in der Fach- und Tagespresse schon sehr häufig und nach den verschiedensten Richtungen behandelt worden, und ich darf wohl annehmen, daß es in seinen Grundzügen bekannt ist,

sodaß ich mich hier auf das Allernotwendigste beschränken kann. Wichtiger erscheint es mir, hier in diesem Kreise der Vertreter der Binnenschiffahrt darüber zu berichten, was tatsächlich für die Ausführung der Schiffahrtstraße bisher schon geschehen ist, damit Sie den Eindruck mit nach Hause nehmen, daß wir hier im Süden Deutschlands über Wasserstraßen nicht bloß reden, sondern daß wir auch den festen Willen haben, sie zu verwirklichen, und daß Sie erkennen: die Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau ist nicht mehr bloß Projekt, sondern sie ist schon im Werden begriffen.

Im Spätherbst 1921 konnte am Main die Kanalisierungsstrecke Hanau—Aschaffenburg und der Aschaffenburger Hafen dem Betrieb übergeben werden. Das, was Bayern jahrzehntelang mit seiner Wirtschaftspolitik verfolgte, Anschluß an den Großschiffahrtsweg des Rhein zu bekommen, war damit nach langer, mühevoller Arbeit erreicht. Aber auch im Sinne der bayerischen Kanalfreunde, die immer und von jeher das große Ziel einer Verbindung des Rheines mit der Donau anstrebten, war ein wichtiger Schritt geschehen. Denn Hanau—Aschaffenburg müssen wir als erste Etappe ansehen auf dem Wege, der vom Rhein herüber mit der Oroßschiffahrt ins Donaugebiet führt. Wie zielbewußt und zähe trotz allem diese bayerischen Kanalbestrebungen sind, kann man daraus ersehen, daß bereits im Jahre 1917 die bayerische Staatsregierung durch ein eigens für diese Aufgabe errichtetes Kanalbauamt ein Projekt für den Großschiffahrtsweg Aschaffenburg—Passau ausarbeiten ließ, um nach der Erreichung von Aschaffenburg sogleich mit dem gesamten Projekt vorwärtsschreiten zu können. Dieses neue Projekt war in seinen Grundzügen im Jahre 1921 fertig und die in den letzten Tagen des Jahres 1921 gegründete Rhein-Main-Donau-A.-G. konnte es als wertvollen Besitz zur Grundlage seiner Bauarbeiten machen. Ich möchte es hier nicht unterlassen, der Tatsache zu gedenken, daß der rührige bayerische Kanalverein schon zehn Jahre vorher durch den bayerischen Ministerialrat Faber ein Projekt hat ausarbeiten lassen, eine außerordentlich verdienstvolle Arbeit, die alle grundlegenden Fragen im wesentlichen klärte.

Wenn ich nun zu dem vorliegenden Projekt des Kanalbauamtes übergehe, so lag die Aufgabe so, daß von Aschaffenburg aus im allgemeinen über den Main zur Donau und auf dieser bis zur Reichsgrenze ein Großschiffahrtsweg geschaffen werden soll. Die Grundlage bildet der Schleppzug mit dem 1200-t-Schiff, der möglichst ungeteilt die ganze Strecke durchfahren muß. Die Schleusenlänge, Schleusenweite, Kanalquerschnitt und die Haltungseinteilung bestimmen sich danach. Der Verkehr, wie er zu erwarten war in bester Entwicklung, wurde mit zehn Millionen t angenommen.

Betrachtet man die beiden Endpunkte, Aschaffenburg im Westen und Reichsgrenze bei Passau im Osten, so erkennt man ohne weiteres, daß in einer solchen Schiffahrtsstraße der Main und die Donau eine wichtige Rolle spielen, man erkennt also die Dreiteilung, Schiffbarmachung des Main und der Donau und das Mittelstück. Für dieses sind zunächst noch viele Wege möglich, aber eines ist ohne weiteres klar, daß die Industrie- und Handelstadt Nürnberg ein Punkt ist, an dem eine Großschiffahrt nicht vorübergehen kann. In mühevoller Arbeit wurden nicht weniger als 40 Varianten untersucht, aus denen sicht letzten Endes eine Hauptlinie herauskristallisierte. (Abb. 1.)

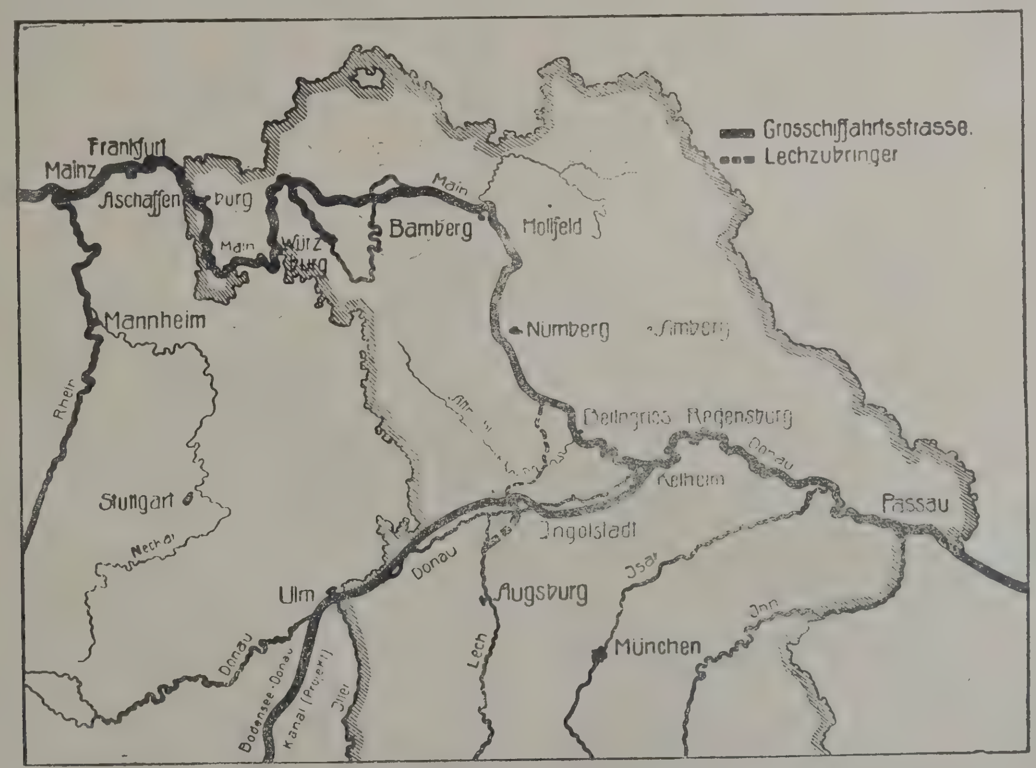


Abb. 1. Die Großschiffahrtsst aße Rhein—Main—Donau.

Nehmen wir die Linie, wie sie jetzt festliegt, so ergibt sich von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze im Osten eine Länge von 607 km. Davon liegen im Maintal bis Bamberg 220 km, in der Donau von Kelheim bis Reichsgrenze 215 km, sodaß die eigentliche Kanalstrecke 168 km beträgt. Vom Westen kommend, steigt der Schiffahrtsweg von Höhe 108,5 bei Aschaffenburg bis zur Höhe 405 in der Scheitelhaltung, also 296,5 m, an und sinkt nach Osten bis zur Reichsgrenze auf Höhe 279, d. s. 126 m, ab. Für den Erstieg der Westrampe sind 34 Schleusungen, für den Abstieg nach Osten 13 Schleusungen notwendig.

Die wichtige Frage der Wasserversorgung spielte hier eine besondere Rolle, weil die Scheitelhaltung in dem bekannt wasserarmen Gebiet des Jura liegt. Der bereits bestehende Ludwigs-Donau-Main-Kanal und verschiedene frühere Projekte lösten diese Frage durch Anlage von Staubecken im Juragebiet. Aber schon das Fabersche Projekt vom Jahre 1908 legte den Gedanken zugrunde, Wasser für die Scheitelhaltung aus dem Lech herzuleiten und so entstand der Lechzubringer, der in der weiteren Entwicklung noch eine ganz andere Gestalt gewann. In einer Zeit, in der der Gedanke der restlosen Erschließung

der Wasserkräfte überall die Situation beherrschte, lag es ganz nahe, daran zu denken, bei jeder Schleuse das Gefälle für Wasserkraftausnützung zu verwenden, und so wurde der Lechzubringer von selbst zum Oberwasserkanal für die Gefällestrecke von der Scheitelhaltung bis Aschaffenburg (296 m). Damit war auch sofort die Anregung gegeben, vom Lech nicht nur die Wassermenge überzuleiten, die für Schiffahrtszwecke notwendig ist, sondern darüber hinausgehend eine solche, die die Gefälleausnützung sehr ergiebig mache. Eine Grenze nach oben für die überzuleitende Wassermenge liegt wasserkrafttechnisch nur in der Wasserführung des Lech und der wirtschaftlichen Tragbarkeit eines 90 km langen Oberwasserkanals; schiffahrts- und flußbautechnisch sind aber noch die Bedingungen da, der Donau bei Niederwasser nicht Wasser zu entziehen.

So entstand die Wasserstraße, an der die Wasserkraftstationen einander folgen und bei der die Kraftausnützung konsequent in den Dienst der Finanzierung der Schiffahrtsstraße gestellt wurde; die Rhein-Main-Donau-Verbindung wurde so zur „Kraftwasserstraße“ und brachte die bau- und betriebstechnisch wichtige und schwierige Frage, wie sich Schiffahrt und Kraftausnützung an demselben Fluß und an demselben Kanal vereinigen lassen. Nimmt man eine Ueberleitung von 70 cbm/Sec. an, was etwa der Mitte von dem entspricht, was für die Schiffahrt unbedingt notwendig ist, und dem, was als Höchstüberleitung vorgeschlagen wurde, so ergibt sich eine Leistung an mittleren von 220 000 PS und ein Anfall von Energie im Jahre von 1,4 Milliarden Kwh.

Gleich nach Gründung der Akt.-Ges., die in den letzten Tagen des Jahres 1921 erfolgte, wurde mit aller Energie der Bau eingeleitet und in Angriff genommen. Das erste Bauprogramm umfaßte die Errichtung der Kachletstufe bei Passau und von acht Staustufen ab Aschaffenburg aufwärts gegen Würzburg. Gleichzeitig mußte in der Nähe von Bamberg — bei Viereth — unterhalb der Vereinigung von Main und Regnitz eine Staustufe in Bau genommen werden, um das alte, sehr baufällige Bischberger Wehr zu ersetzen.

Beginne ich mit der Mainstrecke Aschaffenburg—Würzburg, so sind hier 13 Staustufen insgesamt zu errichten. Bei dem damals herrschenden Kohlenmangel mußte vor allem für Beischaffung der nötigen Kraft auf den einzelnen Baustellen gesorgt werden und zu dem Zweck wurde mit größter Beschleunigung in Würzburg eine alte Mühle erworben und als modernes Elektrizitätswerk ausgebaut. Diese Wasserkraft mit 875 PS Leistung ist die sog. „Untere Mainmühle“ in Würzburg, die auch bereits in den ersten Monaten 1923 in Gang gesetzt wurde.

An den eigentlichen Staustufen erforderten Grunderwerb, Konzessionsverfahren und Vorbereitung der Materialbeschaffung und Unterbringung der Bureaus noch das erste halbe Jahr 1922. Inzwischen war aber der Sturz der deutschen Währung so rapid vor sich gegangen, daß man es nicht mehr unternehmen konnte, in dieser Strecke in den eigentlichen Bau einzutreten, wollte man nicht die Bauten der Unteren Mainmühle, von Viereth und vor allem das große Donauwerk bei Passau, die alle in Gang gekommen waren, gefährden. So mußte man denn am westlichen Flügel kurz treten, um in der Mitte und im Osten zügig weitermarschieren zu können.

Der Bau der Staustufe Viereth ist heute vollendet und ich darf ihn vielleicht hier kurz schildern, nachdem diese Anlage den Typ darstellt, wie er am ganzen Main bei der weiteren Kanalisierung zur Verwendung kommen soll. Es ist eine Kanalisierungsstufe, bei der zum ersten Male neben der ursprünglichen Schiffahrtsaufgabe die Kraftausnützung konsequent zur Geltung kommt. Nehme ich zuvor eine ältere Anlage ohne Kraftausnützung, wie sie am unteren Main stehen, so finden wir dort neben dem beweglichen Wehr die Schiffahrtsschleuse und die Floßgasse; da die Staustufe eigentlich nur bei Niederwasser die Fahrtiefe liefern muß, bei höheren, wenn an sich genügend Tiefe da ist, aber das Wehr gelegt wird, finden wir im Wehre selbst die Zweiteilung in eine Schiffahrtsöffnung und eine Flutöffnung, und oben und unten bis zum Wehr heran im Flußschlauch die Schiffahrtsrinne. (Abb. 2.)

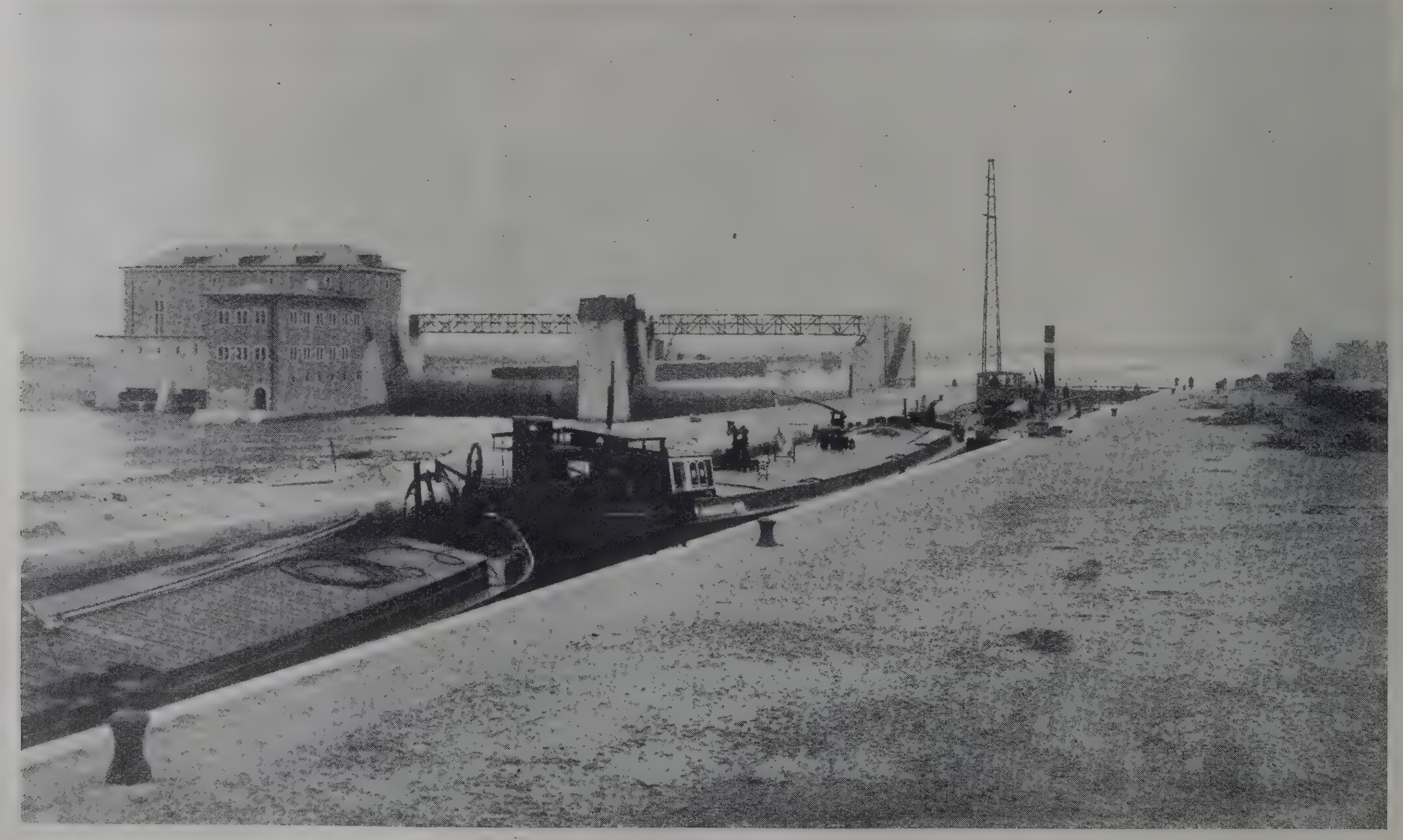


Abb. 2. Staustufe Viereth — Ansicht vom Schleusenplateau aus.

Der Gedanke der Wasserkraftausnützung ändert hier vieles. Zunächst darf auch bei höheren Wasserständen der Stau nicht mehr aufgehoben, also das Wehr nicht mehr gelegt werden. Die Schiffahrtsöffnung im Wehr verliert damit ihren Sinn. Die Floßfahrt, die viel Wasser erfordert, muß verschwinden und durch die Schleuse geleitet werden. An der Kammerschleuse werden geräumige Ober- und Unterkanäle notwendig, um den Schiffen ein bequemes Einfahren und ruhiges Liegen zu ermöglichen. Die normale Schleppzugkammerschleuse hat, um hohe Kosten zu vermeiden, geböschte Wände, sie erfordert aber viel Betriebswasser.

Jetzt bei der Kraftausnützung, wo alles den Turbinen zugeführt werden muß, kommen wir wieder zu gemauerten Wänden, um Wasser zu sparen. Auch auf den Wehrverschluß hat die Kraftausnützung Einfluß. Bei der Flußkanalisierung war der normale Verschluß das Nadelwehr; es muß verschwinden, weil es nicht dicht und seine Stauhöhe beschränkt ist. An seine Stelle tritt das Walzenwehr. Aber auch dieser vorzügliche Verschluß genügt nicht den jetzt zu stellenden Anforderungen. Nehmen wir den Fall des Eises, so ist zu dieser Zeit die Schiffahrt eingestellt und die Wehre werden, wenn nicht Kraftausnützung vorhanden ist, gelegt, d. h. die Walzen gehoben. Bei Kraftausnützung ist dies aber nicht mehr möglich. Um den Stau trotzdem tunlichst lange halten zu können, haben wir hier die Walzen zum ersten Male versenkbar eingerichtet, d. h. in dem Sinne versenkbar, daß sie 1 m abgesenkt werden können, um einen Uebersturz zu gewähren; für die völlige Freigabe des Profils muß sie natürlich gehoben werden. Für diesen Walzentyp eine brauchbare Dichtung herzubringen, war eine besonders schwierige konstruktive Aufgabe.

So entseht sozusagen ein Normaltyp für die Kanalisierungsstufe mit Wasserkraftanlage.

Nachdem wir diese Arbeit am Main kennen gelernt haben, komme ich dazu, die Baustelle an der Donau Ihnen vorzuführen. Von Vilshofen bis Passau durchbricht die Donau das Urgebirge in steilen Gefällen und mit Profilen von übermäßigen Breiten und voll von Untiefen. Bei Niederwasser ragen Steinkugeln aus dem Wasser heraus, der Flußgrund erscheint wie zerhackt und daher wird für diese Stromstrecke auch der Name Kachlet abgeleitet. Diese Strecke ist für die Donauschiffahrt immer unangenehm gewesen, sie war gefahrvoll, beanspruchte Zeit und konnte nur mit ganz zuverlässigem, ortskundigem Personal durchfahren werden. Die Bestrebungen, die Schiffahrtsverhältnisse hier zu bessern, greifen schon weit zurück. Durch Sprengungen und Breiteneinschränkungen ist es auch im Laufe der Zeit gelungen, hier Besserung zu schaffen und heute haben wir bei niederstem schiffbarem Wasserstand eine Fahrrinne von 1,4 m Tiefe und 40 m Breite. Das ist ein Erfolg, er genügt aber nicht für die Großschiffahrtsstraße. An der Donau haben wir für die Niederwasserregulierung das Programm von 2 m Tiefe und 80 m Mindestbreite; das kann in der Kachletstrecke nur durch eine Kanalisierung sicher erreicht werden. Dabei ergab es sich nahezu von selbst, daß hier ein bedeutendes und wirtschaftlich wertvolles Kraftwerk zu schaffen war, von Art und Größenordnung derer, wie sie am Oberrhein sind, etwa Laufenburg, Eglisau, Angst-Wyhlen. Nur mußte man hier wegen der Wichtigkeit der Wasserstraße von vornherein bedeutende Ausgaben für Schiffahrtsanlagen übernehmen. (Abb. 3.)



Abb. 3. Kachletstufe — Land- und Strompfeiler I und II mit Hausaufbau.

So entstand das Projekt, wie es jetzt durchgeführt wird. Ein Wehr, das das Wasser so hoch staut, daß das ganze Kachlet überdeckt wird, eine Schleusenanlage, die beim Wehr der Schiffahrt die Ueberwindung des Staugefälles gestattet, und ein Krafthaus, das das Gefälle für Kraftgewinnung ausnützt. Die ganze Anlage liegt am unteren Ende der ca. 25 km langen Felsenstrecke des Kachlet, rund 3½ km oberhalb Passau, in der Nähe der Ortschaft Heining. Gleich unterhalb der Anlage überquert eine Eisenbahnbrücke den Strom. Die ganze Situierung wurde an einer Stromkrümmung so getroffen, daß in erster Linie die Schiffahrt möglichst bequeme, gerade und von der Strömung unbeeinflußte Fahrt bekommt; dieser Weg liegt auf der linken Seite; daran schließt sich das Krafthaus und im eigentlichen Strome folgt dann das Wehr.

Die Kammerschleuse erhält mit Rücksicht auf die bestehenden Schiffstypen und Schiffszüge 230 m Länge und 24 m l. Weite. Wegen der Wichtigkeit des Schiffahrtsweges wurden zwei Kammerschleusen angeordnet, um auf alle Fälle den Schiffahrtsweg freizuhalten. Diese Maßnahme ist zu verstehen, wenn man sich vor Augen hält, daß die freie Donauschiffahrt hier die einzige Schleuse zu passieren hat, daß alles geschehen muß, um jederzeit den Verkehr rasch, sicher und bequem zu bewältigen. Als Verschlüsse wurden Stemmtore gewählt. Die Drempel liegen 3 m unter niederstem schiffbarem Wasserstand. Die Füllung erfolgt durch Umläufe um die Tore herum. Sehr

wichtig sind die langen Ober- und Unterkanäle, die die Schiffe beim Einfahren in die Schleuse und während des Wartens vor den Toren der Strömung entziehen.

Mit Rücksicht auf den Bau des Wehres muß die Schiffahrt, noch bevor der Stau hergestellt ist, durch die Kammerschleuse geleitet werden und zu dem Zweck hat die südliche der beiden Schleusen einen tiefliegenden Oberdrempel.

Wenn ich die Bauten in der Richtung von links nach rechts beschreibe, folgt auf die Kammerschleuse das Krafthaus. Es nützt 700 cbm/Sec. aus; das Gefälle schwankt von 9 m bei Niederwasser, bis etwa 5 m bei Höchstwasser und beträgt i. M. 7,52 m. In acht einkränzigen Turbinen mit stehender Welle werden 56 000 PS Maschinenleistung installiert. Die mittlere Leistung auf das Jahr bezogen beträgt bei der gesamten Ausbaugröße 42 000 PS.

Das Wehr, das bis zu 6000 cbm/Sec. ohne Erhöhung des zugelassenen Staues abzuführen hat, muß natürlich ein bewegliches sein. Es staut das Niederwasser um ca. 9 m, das Mittelwasser um 6,5 m.

Eine wichtige Frage war die Art der Verschlüsse. Es wurde hier das Schützenwehr gewählt mit Doppelschütze, von denen die obere versenkbar ist. Hochwasserregulierung, Eisabführung werden durch diesen Schützentyp leichter erledigt, als durch die Walze. Wehre dieser Art nach Konstruktion der M. A. N. sind bereits beim Innwerk und bei der mittleren Isar zur Verwendung gekommen; aber nirgends gehen sie über 17 m l. W. Hier sind mit Rücksicht auf das Eis 25 m l. W. gewählt. Mit sechs Oeffnungen und dazwischen je ein Pfeiler von 5 m Stärke erreicht das Gesamtwehr eine Länge von 175 m. Natürlich erfordert ein so wichtiges Stauobjekt auch Vorkehrungen für event. Beschädigungen der Schützen; hierfür sind Dammbalken vorgesehen; sie werden natürlich hier ganz schwere Konstruktionsteile. Ganz besondere Sorgfalt muß den Betätigungsmechanismen dieser Schützen und Dammbalken zuteil werden; sie sind alle in einem geräumigen Wehrüberbau untergebracht. Umfangreich sind auch die Arbeiten, die vom Wehr aufwärts links und rechts der Donau vorzunehmen sind. Zum Teil sind es recht beträchtliche Dammbauten, die zum Schutz des Geländes von Ortschaften, Straßen und Eisenbahn vorgenommen werden müssen; auch Straßenhebungen sind notwendig. Erhebliche Schwierigkeiten machen die vielen Bäche, die nach Stauung der Donau beträchtlich höher einmünden müssen; diese Schwierigkeiten sind deswegen besonders groß, weil fast ausnahmslos an der Mündung eine Ortschaft liegt. Die Bäche erhalten eine Linienführung derart, daß sie mit natürlichem Gefälle in die gestaute Donau ihr Wasser abführen; dabei bleibt aber unten ein Teil ihres Einzugsgebietes, der tiefer liegt als der Donaustau, übrig und dieser muß maschinell mit Pumpen entwässert werden. Solche Pumpstationen sind nicht weniger als neun notwendig.

Wenn ich nun über die Baudurchführung einiges sage, so darf ich vorher einige allgemeine Betrachtungen zum Bauprogramm aufstellen. Für die Donau ist wichtig die Schiffahrt; sie darf nicht unterbrochen, nicht gefährdet und nicht einmal wesentlich gestört werden. So lange die Schiffahrt im Strome liegt, kann mit dem Wehrbau nicht kräftig vorgegangen werden. Erst wenn sie durch die Südschleuse umgeleitet ist, kann das Wehr im Flusse selbst ausgeführt werden. Notwendig war vor allem im Bauprogramm der Vortrieb der Südschleuse; was dann noch am Wehr zu leisten ist, bestimmt das Ende der Bauzeit. Die Kraftanlage konnte zwischen Anfang und diesem Endpunkte zweckentsprechend eingeschaltet werden. Zu beachten war von vornherein, daß der Bauplatz nach beiden Seiten sehr beschränkt ist und daß mit Rücksicht auf die Schiffahrt eine Verbindung der Baustelle links und rechts eine schwierige Sache war. Es wurden deshalb auf beiden Donauseiten unabhängig voneinander Eisenbahnanschlüsse von Anfang an hergestellt. Der Platz für die Ausbreitung der Baueinrichtungen ist überall so knapp gewesen, daß das Ineinandergehen aller Arbeiten nur bei bester Ueberlegung und bestdurchdachter Organisation möglich war.

Die Bauten am Kachlet werden, wenn sie in der bisherigen zügigen Weise vorwärts gehen, bis Mitte 1927 vollendet sein.

Meine Herren! In einer kurzen Skizze habe ich Ihnen dargestellt, was bisher an der Schiffahrtsstraße geschaffen worden ist, die morgige Besichtigung des Kachlet wird eine Ergänzung meiner Ausführungen sein und wird, wie ich hoffe, bei Ihnen den Eindruck vollenden, daß doch schon einiges geschehen ist.

Es mag sein, daß all unsere bisherigen Arbeiten klein erscheinen, wenn man auf die Länge des Weges blickt, der noch zurückzulegen ist. Sieht man aber näher zu, so ist das doch nicht richtig, mit Vollendung des Kachlet ist von Osten her ein gewaltiges Hindernis für die Schiffahrt beseitigt und der Weg für die Großschiffahrt bis Regensburg eröffnet, rund 200 km sind der Großschiffahrt erschlossen. Wichtig ist es, daß nunmehr auch von der Westseite her der Vortrieb voranschreitet, und bleibt nur die Sache immer zügig im Gange, so brauchen wir nicht bange zu sein, daß wir in absehbarer Zeit ein weites Stück Weg zurückgelegt haben werden.

Das Donauhafenprojekt für Krems.

Von Oberbaurat Ing. Erben-Krems.

Im Zuge des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau wird es für die Schiffahrt notwendig, im Donaustrome Hafenanlagen zu schaffen, welche die Sicherung der Fahrzeuge beim Eintritt von Hochwasser- oder Eisgefahr ermöglichen.

Während am Rhein solche Hafenanlagen in Entfernungen von 40 bis 50 km bestehen, zeigt der Donaustrom in der Strecke von Regensburg bis Bratislava (Preßburg) Hafenentfernungen von 52 bis 212 km, die bei einer Geschwindigkeit der Gegenzüge von 5 km in der Stunde 10 bis 42 Stunden Fahrzeit erfordern. Diese Geschwindigkeit wird nur von den neueren Schleppern überschritten, doch können Nebel und Eis noch längere Fahrzeiten verursachen.

Diese Verhältnisse rufen nach Abhilfe, sie schreiben geradezu vor, daß im Interesse der internationalen Schiffahrt Schutzhäfen gebaut werden müssen.

Die Erkenntnis dieser Notwendigkeit kam in Oesterreich schon im Jahre 1899, als vom Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau noch keine Rede war, offiziell zum Ausdruck und wurde im Reichsgesetzblatt Nr. 5 vom 4. Januar 1899 ein Betrag von 190 000 Gulden (entspricht 547 000 Schilling = 322 000 Goldmark) für die Errich-

tung eines Hafenschutzdammes bei Krems oder bei Rührsdorf ausgeworfen; die Arbeit wurde jedoch nicht in Angriff genommen. Es wurde nur ein Auslaß errichtet, welcher bis zu einer bestimmten Höhe der Donau mit Umgehung des bestehenden Hochwasserschutzdammes die Einleitung der Fäkalwässer der Stadt Krems unmittelbar in den Strom ermöglicht, eine Vorarbeit, um die Verunreinigung des in Aussicht gewesenen Hafenbeckens soviel als möglich zu vermeiden; man rechnete mit einer entsprechenden Verdünnung der verunreinigten Hafenwässer bei den höheren Wasserständen.

Die prinzipielle Notwendigkeit, Nothäfen an der österreichischen Donau zu errichten, wurde neuerlich auf dem österreichischen Wasserstraßentage in Wien, welcher am 20. und 21. Juni 1917 tagte, von Binnenschiffahrtsinspektor Schromm von Bodenelb in dem Vortrage „Maßnahmen zur Hebung der österreichischen Binnenschiffahrt" betont. (Vergl. Abb. 1.)

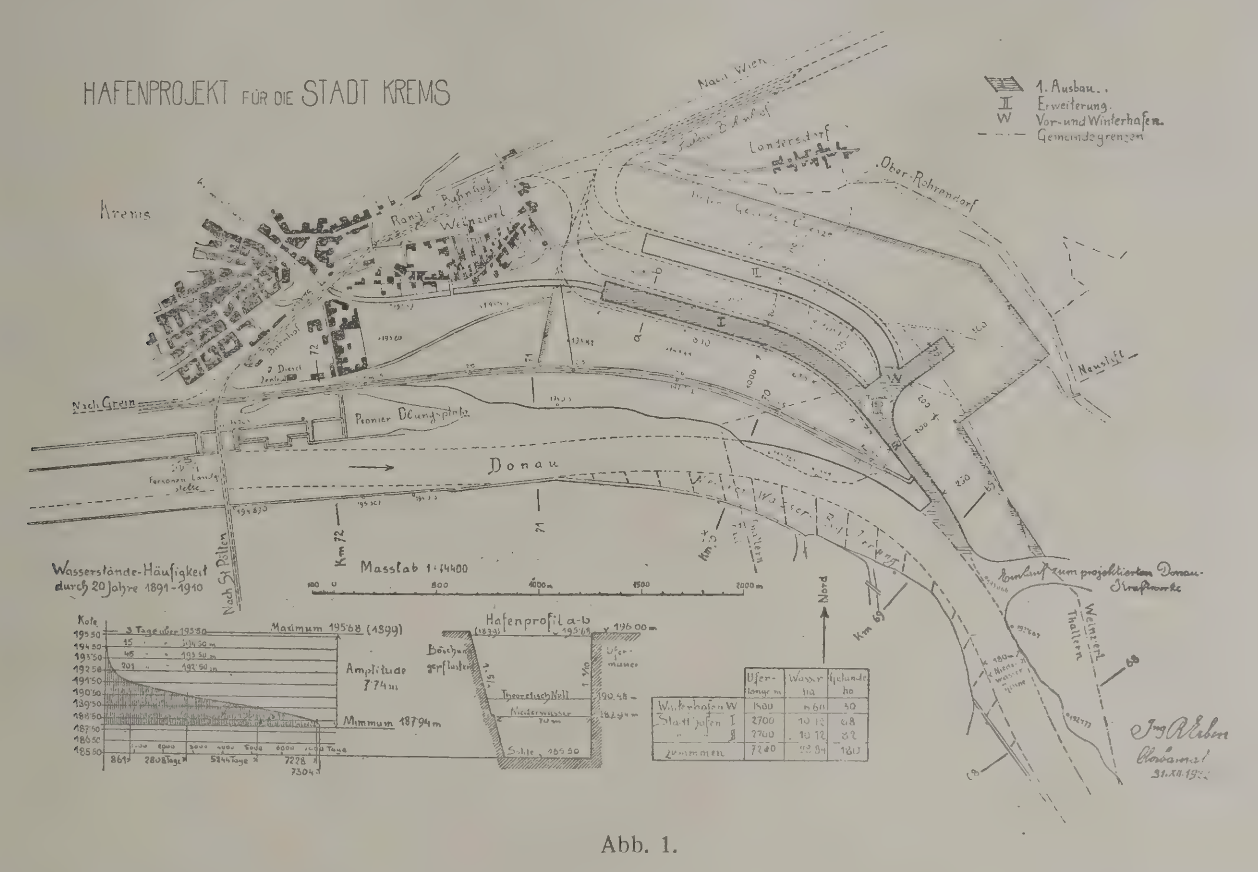


Abb. 1.

Der Ort, welcher für die Errichtung des Hafens gewählt werden soll, ist nach zwei Gesichtspunkten zu bestimmen:

1. vom Standpunkte der Schiffahrt, d. h der Notwendigkeit, einen Schutzhafen anlaufen zu können,

2. vom volkswirtschaftlichen Standpunkte.

Ein Schutzhafen, welcher ausschließlich dem Zwecke des Schutzes dient, ist volkswirtschaftlich undurchführbar, da nicht einmal die Verwaltungskosten durch die Hafengebühren gedeckt werden könnten. Es muß daher unbedingt ein Ort gesucht werden, welcher dem Umschlagsverkehr günstig gelegen ist und auch die Niederlassung industrieller Unternehmungen und größerer Handelsgesellschaften gestattet.

An Umschlagsgütern sind zu gewärtigen:

im Import von der unteren Donau: Getreide, Petroleum, Rohöl, Mineralien, tierische Produkte usw.,

von der oberen Donau vom Kontinent: Ruhr- und Saarkohle, Koks, Eisen, Stahl, Kali, Phosphatmehl, Chemikalien, Farbstoffe, Halb- und Ganzfabrikate verschiedener Industrien,

von der oberen Donau überseeisch: Getreide, Edelholz, Farbholz, Kautschuk, Tabak, Kokosfasern, Baumwolle, Felle, Häute, englische und amerikanische Kohle, amerikanisches Rohöl, Petroleum, Fettstoffe, Kaffee, Kakao, Zucker usw.,

im Export: Halb- und Ganzfabrikate der Eisen-, Holz- und Lederindustrie, Papier, Pappe, Textilwaren, Bruch- und Werksteine, Ziegel, Schamottewaren, Steinzeugwaren, Mehl, Magnesit, Kunstseide, Graphit, Zigarren, Kokosfasergewebe.

Im 1. Lichtbild wird die Lage von Krems am Rhein-Main-Donau-Kanal gezeigt und auf die Entfernungsverhältnisse der für österreichische Hafenanlagen in letzter Zeit in Diskussion gestandenen Orte Krems, Melk und Ybbs hingewiesen.

Das 2. Lichtbild enthält schematisch dargestellt das Flußband der Donau von Regensburg bis Bratislava (Preßburg), und zwar mit den bestehenden Häfen: Regensburg — 95 km — Deggendorf — 60 km — Passau — 91 km — Linz — 212 km — Wien (Freudenau) — 52 km — Preßburg sowie mit den Projekten Regensburg — 58 km — Straubing und Linz — 137 km — Krems — 78 km — Wien (Freudenau); allenfalls Linz — 73 km — Ybbs — 61 km — Krems — 78 km — Wien oder Linz — 196 km — Melk — 116 km — Wien.

An der Hand des 3. Bildes, die Stadt Melk mit der Westbahnstraße im Vordergrunde, wird darauf hingewiesen, daß Melk nur 2940 Einwohner hat; außer einer Sandsteinindustrie (Preßziegel usw.) ist keine größere Anlage vorhanden. Die Schiene liegt 16 m über dem hochwasserfreien Gelände; das südlich vom Ufer steil ansteigende Terrain behindert in dieser Richtung eine Hafenausdehnung; das linke Ufer, zu welchem nur eine Rollfähre führt, ist industriearm. Vom wirtschaftlichen Standpunkte fehlen die Bedingungen für die Wahl dieser Stadt zu einem Hafenort.

Die in Diskussion gezogene Stadt Ybbs mit 4080 Einwohnern ist von der Westbahnlinie 2 km entfernt und bedarf zum Bahnanschluß einer Eisenbahnbrücke über den Ybbsfluß. Die Stadt selbst hat nur wenige Industrien; das linke Donauufer, mit Rollfähre verbunden, ist industriearm.

Im 4. Bilde wird die Stadt Krems vorgeführt. Diese im Jahre 995 unter dem Namen Cremisa das erstemal erwähnte Stadt hat 13 940 Einwohner, ist Bahnknotenpunkt nach vier Richtungen. Zum rechten Ufer führt eine Straßen- und eine Eisenbahnbrücke, letztere mit der Linie über Statzendorf (15 km, Kohlenbergwerk) nach St. Pölten (33 km vom Hafen), einer Industriestadt mit 31 620 Einwohnern.

Bevor ich auf das Kremser Hafenprojekt eingehe, bringe ich einige Bilder der bayerischen und österreichischen Donauhäfen, welchen vergleichsweise (im Zusammenhange mit einem früheren Vortrage) auch einige Pläne von Rhein- und Mainhäfen beigefügt sind.

Bild 5 zeigt den Plan des Regensburger Hafens. Als gegenwärtiges Ende der Großschiffahrt, welche insbesondere durch die architektonisch zwar sehr schöne, aber der Schiffahrt gefährliche steingewölbte Brücke begrenzt wird, haben sich an dem mit gemeinsamer Einfahrt angelegten Petroleumhafen vier Petroleumgesellschaften niedergelassen, während zwei solche Gesellschaften an der Lände ihre Zisternen errichteten.

Das Bild des Frankfurter Osthafens soll nur den Typus des Umschlags- und Industriehafens im Vergleich mit reinen Schutzhäfen zeigen.

Der Regensburger Umschlagshafen hat 80 m Breite und 600 m Länge; der Petroleumhafen 60 m Breite und 400 m Länge.

Der Frankfurter Osthafen hat 1200 m Länge, der eine Arm 60 m, der andere 75 m Breite.

Bild 6 zeigt den Hafenkopf des Regensburger Umschlagshafens,

Bild 7 den Regensburger Petroleumhafen,

Bild 8 und 9 Krane im Regensburger Hafen (4-t- und 15-t-Krane),

Bild 10 vergleichsweise die Handkrane am Ludwigskanal mit 1500 kg Tragfähigkeit,

Bild 11 und 12 zeigen einen kleinen Getreideelevator und einen auf Pfeilern über Hochwasser gehobenen Magazinbau (Eisenbeton) von der Regensburger Lände,

Bild 13 und 14 die Regensburger Brücke stromaufbezw. stromabwärts bei Hochwasser, deutlich als Hindernis für die Schiffahrt erkennbar.

Bild 15: Deggendorfer Hafen bei Hochwasser; in der Gestaltung der großen Breite ein ausgesprochener Schutzhafen, während die Umschlagshäfen in der Breite bis auf 40 m herabgehen und eine Längenausdehnung anstreben. Die Stadt plant oberhalb der Eisenbahnbrücke einen Umschlagshafen. Der Umschlag wickelt sich gegenwärtig auf der Lände unterhalb des Hafens ab. Hafendammlänge 670 m, Beckenbreite 50—80 m.

Bild 16: Der Hafen von Passau, ein Schutzhafen, welcher außerdem nur dem Getreideumschlag dient. Der sonstige Umschlag erfolgt an der weitläufigen Lände.

Bild 17: Der Plan des Linzer Hafens; ein ausgesprochener Schutzhafen mit 70 bis 100 m Breite und 1000 m Länge. Derselbe dient außerdem einer großen Schiffswerft. Gegenüber am linken Ufer der Petroleumhafen mit 60 m Breite und 200 m Länge. Der gesamte Umschlagsverkehr spielt sich an der Lände am rechten Donauufer ab.

Bild 18: der Plan des Wien-Freudenauer Hafens; bis vor wenigen Jahren nur ein Schutzhafen. Der Vorhafen 1100 m, der Innenhafen 5100 m lang. Die Einfahrt 50 m breit, der Vorhafen 150 m, der Innenhafen 180 m und der Seitenhafen 100 m breit; das Becken erbreitert sich an der Abzweigung des Seitenhafens auf 250 m. Der Umschlag findet fast ausschließlich an der etwa 12 km langen Lände statt, von welcher 750 m als Petroleumlände bestimmt sind. Als Gegenstück enthält das Bild den Plan des Düsseldorfer Hafens, eines reinen Umschlagshafens.

Bild 19: das Stadtbild von Krems mit dem Blick donauabwärts in das Gebiet, das für den Hafen in Aussicht genommen ist. Das Gebiet gestattet eine Breitenausdehnung des Hafengeländes von etwa 1 km, während die Länge nahezu unbegrenzt in der Ebene erweiterungsfähig erscheint. Die Stadt besitzt elektrische Kraftzentralen, ein Gaswerk und Trinkwasserleitung. Die schon erwähnte Einwohnerzahl (13 940) wird durch die Nachbarorte auf 22 122 erhöht. Ueber die Industrien der Stadt und Umgebung folgen Lichtbilder. Am 14. April 1923 bildete sich das Hafenbaukomitee aus Mitgliedern der Gemeinden Krems und St. Pölten sowie des Industriellenbundes St. Pölten, welches zum Zwecke hat, alles zu unternehmen, was der Erreichung des Hafenbaues dienlich sein kann. In diesem Sinne findet auch der heutige Vortrag statt.

Bild 20 zeigt das Hafengelände,

Bild 21 den Hafenplan die Einfahrt in km 69 = 1998 km von Sulina. Einfahrt am Ende des Hochwasserschutzdammes in der Kremsflußmündung 50 m breit, 330 Meter lang endet mit dem 160 m im Durchmesser projektierten Wendeplatze. An diesen schließt nach West der Stadthafen mit 1300 m langem und 70 m breitem Becken an sowie in nordöstlicher Richtung der Werftarm mit 260 m Länge und 70 m Breite, der allenfalls auch als Petroleumhafen ausgebaut werden könnte. Dem Vernehmen nach wird die Donauregulierungskommission aber einen eigenen Petroleumhafen mit getrennter Einfahrt verlangen. Der etwa 1 km lange Anschluß an die Hauptbahn ist mit einer Rampe von 2,50 pro Mille Steigung möglich.

Bild 22: Das Einzugsgebiet des Hafens, konstruiert aus den Halbierungspunkten sämtlicher Bahnverbindungen Linz—Krems und Krems—Wien (Freudenau). Das Bild zeigt auch die Erweiterung, welche sich ergeben würde, wenn das vom Rechtsanwalt Dr. Karl Wuck in Mürzzuschlag als Vorkonzessionär vertretene Bahnprojekt Neuberg-Kernhof zur Ausführung käme. Hierdurch wären Graz, Leoben, Marburg usw. am kürzesten Wege mit der Donau verbunden und die kürzeste Verbindung von Krems nach Triest geschaffen.

Bild 23 zeigt das Querprofil des Hafens und Wasserstandshäufigkeitslinien für die Zeiträume 1891 bis 1910 mit einer Amplitude von 7,74 m und 1913 bis 1922 mit einer solchen von 6,45 m. Diese Linien lassen erkennen, daß es unzweckmäßig wäre, sämtliche Umschlagsgeleise hochwasserfrei anzulegen; ein Wasserstand etwa 3 m unter dem Höchstwasser vom Jahre 1899 trat binnen 20 Jahren nur durch 201 Tage auf.

Bild 24 ist eine Reproduktion des im Jahre 1921 in München in der Ausstellung für Energiewirtschaft und Wasserstraßen ausgestellt gewesenen Hafenplanes.

Bild 25 zeigt einen Teil der unmittelbar an Krems angrenzenden Stadt Stein mit der Zigarrenfabrik und der Kokosmattenweberei,

Bild 26 die Zigarrenfabrik in Stein, gegründet 1852, neugebaut 1922 insbesondere als Virginierfabrik, beschäftigt 850 Arbeiterinnen, verarbeitet im Jahre 389 t Tabake, welche von der unteren Donau kommen und 1200 t überseeisches Material, das über die holländischen Häfen Eingang findet. Verbaute Fläche 2500 m^2, unverbautes Fabrikterrain 2460 m^2,

Bild 27 das Sägewerk Schafranek in Gedersdorf bei Krems mit 4 Vollgattern, Hallenbau, System Tuchscherer, 30 m Spannweite,

Bild 28 die Leder- und Schuhfabrik Schmitt in Rehberg bei Krems, erzeugt Sohlleder, Möbel- und Taschnerleder. Die Schuhfabrik erzeugt wöchentlich 2000 Paar Schuhe, welche im Inlande, in Deutschland, Polen, Jugoslawien usw. vertrieben werden,

Bild 29 die Fabrikanlage der „Deutschen Keramik“, errichtet in Palt nächst Krems im Jahre 1922 mit 184 m

langem Tunnelofen; Leistung: 21 t Fertigware in vierundzwanzig Stunden, erzeugt Fußboden- und Wandfließen sowie Schamotte und beschäftigt 340 Arbeiter. Kraftanlage für 270 PS zu 75 Arbeitsmaschinen.

Die Bilder 30 bis 37 zeigen die Fabrikanlage und Fabrikate der Maschinenfabrik J. M. Voith in St. Pölten, eine Zweigniederlassung der Zentrale Heidenheim an der Brenz, welche im Jahre 1904 errichtet wurde und damals 225 Arbeiter beschäftigte. Heute sind 1200 Arbeiter und Angestellte im Betriebe, welcher mit 470 Werkzeugmaschinen arbeitet. Verbaut sind 17 800 m^2, das unverbaute Fabrikterrain hat 156 000 m^2. Insbesondere werden erzeugt: Turbinen, Maschinen der Papierindustrie und der Zündholzautomat Patent Czerweny.

Die Bilder 38 bis 43 sollen den geehrten Anwesenden insbesondere die Schönheiten des Donautales in der Wachau zeigen. Stein; der Passauerhof in Stein; Dürnstein; Weißenkirchen; Spitz und Aggstein.

Mit meinem Vortrage beabsichtige ich, der mir als Geschäftsführer des Baukomitees zukommenden Aufgabe, für weitestgehende Veröffentlichung des Projektes Sorge zu tragen, zu entsprechen.

Ich erachte den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt für den hierzu geeignetsten Boden. Der Gegenstand ist so weit gediehen, daß dank dem Entgegenkommen der Strombaudirektion der n. ö. Donauregulierskommission die umfangreichen Terrainaufnahmen und die planlichen Darstellungen des Geländes vollendet sind; das kommissionsreife Projekt wird in wenigen Monaten fertiggestellt sein. Die schwierigste Aufgabe ist die Finanzierung. Der Bau erfordert 5 bis 6 Millionen Schilling, das sind 2,9 bis 3,6 Millionen Goldmark.

Wenn es gelingen würde, entsprechend große industrielle Unternehmungen zur Niederlassung im Hafengelände heranzuziehen, dann könnten die Pachtschillinge eine Amortisation ergeben. Unerläßlich erscheint aber die materielle Unterstützung seitens des Bundes, welcher zufolge der Fortschritte der Bauten am Großschiffahrtswege Rhein-Main-Donau zur Sicherung der zu gewärtigenden verdichteten Schiffahrt an die Herstellung von Schutzhäfen wird schreiten müssen; weiter wird erhofft, daß die Länder Niederösterreich und in Anbetracht des Bahnprojektes Neuberg-Kernhof auch Steiermark ihr Interesse durch namhafte Beiträge bekunden werden. Die Stadt Krems hätte sodann nur mehr den Stadthafen anzuschließen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß der amerikanische Mayor Sommervell gelegentlich der im Auftrage der Verkehrsorganisation des Völkerbundes unternommenen Bereisung der Donau, welche im Mai dieses Jahres stattfand, laut einer an den Bürgermeister der Stadt Krems ergangenen Mitteilung wiederholt auf das Kremser Hafenprojekt aufmerksam gemacht wurde.

Ich schließe mit der Bitte: der hochansehnliche Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt möge im Interesse der Binnenschiffahrt und im Interesse des wirtschaftlichen Anschlusses Oesterreichs an das Deutsche Reich die Durchführung des Hafenprojektes für Krems durch Wort und Schrift, durch Rat und Tat fördern.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Verwaltungsratssitzung. Am Mittwoch, den 8. Juli 1925, fand im Lenbach-Zimmer des Künstlerhauses zu München eine äußerst gutbesuchte Sitzung des Verwaltungsrates statt, die vor allem der letzten Vorbereitung der Hauptversammlung diente. Die Beschlußfassung über die Wahl des Tagungsortes der Hauptversammlung 1926 wurde zurückgestellt.

56. Hauptversammlung vom 8. bis 10. Juli 1925 in München. Unter ungewöhnlich stattlicher Beteiligung fand vom 8. bis 10. Juli 1925 in München die 56. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. statt. Nach gemeinsamer Besichtigung der Verkehrsausstellung und des Deutschen Museums vereinte der dem Frohsinn und der Geselligkeit gewidmete Begrüßungsabend am Mittwoch, den 8. Juli 1925, die Teilnehmer der Tagung im festlich geschmückten Alt-Münchener Saale des Bürgerbräukellers.

Ueber die Haupttagung sowie die Ansprachen und Vorträge findet sich in dieser Nummer eine wörtliche Niederschrift.

Bei dem Festmahl, das am Abend des 9. Juli die Teilnehmer im prächtigen Künstlerhaussaale vereinte, beglückwünschte Ministerpräsident Dr. Heldt den Zentralverein zum Verlaufe seiner Hauptversammlung. Man habe sich in Bayern vor allem auch deshalb über die Wahl Münchens als Tagungsort gefreut, weil man die feste Ueberzeugung haben könne, daß diese Tagung auch für die Wirtschafts- und Verkehrsinteressen Bayerns fruchtbar sein werde. Bayern habe in bezug auf die Binnenschiffahrt große Wünsche, und er wisse, wenn der Zentralverein nach Bayern komme, daß dies nicht ohne Vorteil für den bayerischen Staat sein werde. Der Ministerpräsident erinnerte daran, daß er eine Reihe von Kämpfen mitgemacht hat, die in den letzten zehn Jahren für die Binnenschiffahrt gekämpft werden mußten. Immer habe er die Ueberzeugung gehabt, daß eine so starke und stolze Organisation wie der Zentralverein zu seinem Ziele gelangen werde. Mit großer Freude habe er gehört, daß zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn ein Verhältnis eingeleitet sei, das das Beste für die Zukunft erhoffen lasse. Nicht immer sei es so gewesen. Er habe von jeher die Auffassung vertreten, Eisenbahn und Binnenschiffahrt dürften nicht feindliche Brüder sein. Wir seien im Deutschen Reiche bei dem Darniederliegen unserer Wirtschaft darauf angewiesen, alle Wirtschaftsinstrumente, besonders das Verkehrsinstrument, in den Dienst des Vaterlandes zu stellen. Es gebe verschiedene Aufgaben des Verkehrs, die ihrer Natur nach von der Eisenbahn nicht erfüllt werden können. Eisenbahn und Binnenschiffahrt sollten wie die siamesischen Zwillinge sein. Bayern habe die große Sorge, die Donau flottzumachen für den Verkehr, und die Verbindung mit dem Rhein herzustellen. Der Ministerpräsident wünschte dringend, daß ein Ausgleich geschaffen werde hinsichtlich der Tarife. Er gab dem Wunsche Ausdruck, daß sich das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt so innig gestalte, daß dem gesamten deutschen Vaterlande und seinem Wiederaufstieg gedient wird.

Generaldirektor Dr. Ott dankte herzlich für die goldenen Worte, die der Ministerpräsident für die Leute von der Binnenschiffahrt gefunden habe. Die Worte Dr. Heldts wiegen doppelt schwer. Der Zentralverein wisse, daß Dr. Heldt einer der eifrigsten Vorkämpfer in Wort und Schrift für die Interessen der Binnenschiffahrt sei, daß ihm im wesentlichen das große Werk der Verbindung

zwischen Rhein und Donau zu danken sei. Der Zentralverein wisse weiter, daß Dr. Heldt im Reichseisenbahnrat einer der begeistertsten Vorkämpfer für das Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt gewesen sei. Im Zentralverein wirken Wissenschaft und Praxis einträchtig zusammen zum Wohle des Vaterlandes.

Nach weiteren Ansprachen von Dr. Schmitz, Duisburg und Syndikus Schreiber, Berlin, der die Einmütigkeit der deutschen Binnenschiffahrt feierte, überbrachte R.-A. Dr. Grosheide vom Binnenschiffahrtsverein Amsterdam die Grüße Hollands. Die holländischen Vertreter hätten den Verhandlungen ein ganz besonderes Interesse entgegengebracht. Die Tagung habe gezeigt, daß die deutsche Binnenschiffahrt wieder aufblühe, wenigstens wieder aufblühen werde. Dieses Aufblühen werde für die holländischen Kreise eine Anregung sein, für eine Verbesserung der Verbindung von Amsterdam zum Rhein bei der Regierung zu drängen.

Am Freitag, den 10. Juli 1925, führte ein Sonderzug die Teilnehmer an der Tagung nach Passau, wo unter sachverständiger Führung der Rhein-Main-Donau-A.-G. die Bauwerke der Rhein-Main-Donau-A.-G. (Kachletstufe) an Ort und Stelle besichtigt wurden.

Damit endigte die diesjährige, in allen Teilen wohlgelungene Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

„Möge sie Früchte bringen zur weiteren Hebung und Förderung der deutschen Binnenschiffahrt!"

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 6 S. 154) neu beigetreten:

A. Körperschaftliche Mitglieder:

Behörden:

1. Brandenburgischer Provinzialausschuß, Berlin W 10. Matthäikirchstraße 20.
2. Sächsisches Finanzministerium II. Abt., Dresden N 6.

Magistrate:

1. Magistrat der Stadt Harburg a. E., Harburg a. E.,
2. Magistrat der Stadt Insterburg, Insterburg,
3. Magistrat Liegnitz, Liegnitz,
4. Stadtrat der Landeshauptstadt München, München,
5. Magistrat Offenbach, Offenbach,
6. Bürgermeisteramt der Stadt Saarbrücken, Saarbrücken,
7. Rat der Hauptstadt Schwerin, Schwerin in Meckl.,
8. Magistrat Uerdingen, Uerdingen a. Rh.

Industrie-, Handels- und Landwirtschaftskammern:

1. Handelskammer Memel, Memel (Börse),
2. Oldenburgische Industrie- und Handelskammer für die Landesteile Oldenburg und Lübeck, Oldenburg in Oldenburg,
3. Handelskammer Passau, Passau, Ludwigstraße 10,
4. Handelskammer Reutlingen, Reutlingen.

Vereine:

1. Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg, Kaufhof 3,
2. Deutscher Betonverein e. V., Oberkassel (Siegkreis).

Großfirmen:

1. Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft. Berlin W 8, Charlottenstraße 29/30.

B. Einzelmitglieder:

1. Anthony, Georg A., i. Fa. Blothner & Grafe, Spedition, Hamburg 8, Dovenhof 118/122,
2. Armbrüster, Beigeordneter, Saarbrücken,
3. Bartels, Gustav, Regierungs- und Baurat, Breslau-Carlowitz, Wichelhausallee 13,
4. Boltze, Syndikus, Stettin (Börse),
5. Braun, Regierungsbaurat, Fürstenwalde (Spree),
6. von Donle, Dr. L., Geh. Rat, Generaldirektor des Bayerischen Lloyd, Regensburg,
7. Endrucks, Bernhard Dr., Direktor der Rhein-Main-Donau-A.-G., München, Lenbachplatz 4,
8. Fabian, Wilhelm, Strombaudirektor, Breslau, Ohlauufer 2II.
9. Graetz, Kurt, Oberstleutnant a. D., Direktor der Dampfschiffahrtsreederei Emanuel Friedländer & Co., Breslau I, Albrechtstraße 12.
10. Hamm, Eduard, Reichsminister a. D., 1. geschäftsführendes Präsidialmitglied des deutschen Industrie- und Handelstages, Berlin C 2, Hinter dem Gießhause Nr. 3.
11. Hoffmann, Alfred, Berlin-Wannsee, Bismarckstr. 4,
12. Körner, Theodor, stud. techn., Reisach i. G., Post Kirchbach, Kärnten (Oesterreich),
13. Rehder, Dr.-Ing., Direktor der Ottensener Eisenwerke A.-G., Altona-Ottensen, Gr. Brunnenstraße 109/113,
14. Sagemüller, Regierungsbaurat, Meppen (Kulturbauamt),
15. Schindling, Anton, Dampfbaggerei und Schleppschiffahrt, Mainz-Castel, Carlowitzstraße 20,
16. Schulz, Adolf, Direktor der Elbinger Dampfschiffsreederei F. Schichau, Elbing,
17. Weiß, J., Direktor, Dipl.-Ing., Köln, Apostelnkloster Nr. 21/25.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Vertretung des Verkehrsgewerbes im endgültigen Reichswirtschaftsrat. Am 7. Mai 1925 fand auf Anregung des Herrn Generaldirektors Dr. Wussow in Berlin eine Besprechung von Vertretern sämtlicher Zweige des Verkehrsgewerbes statt, auf der beschlossen wurde, dem Reichswirtschaftsministerium einen Antrag auf ausreichende Vertretung des Verkehrsgewerbes im endgültigen Reichswirtschaftsrat zu unterbreiten.

Der Antrag wurde von einer Redaktionskommission ausgearbeitet und unter dem 19. Mai im Namen und Auftrage folgender Organisationen dem Herrn Reichswirtschaftsminister eingereicht: 1. Verband deutscher Reeder, 2. Bremer Reederverein, 3. Aktionsausschuß der seemännischen Berufsverbände, 4. Verband deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, 6. Hafenbetriebsverein Hamburg, 7. Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt, 8. Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, 9. Verein deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, 10. Arbeitgeberverband der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, 11. Zentralverband christlicher Fabrik- und Transportarbeiter, 12. Verein deutscher Spediteure, 13. Reichsverband für Fährbetriebe Deutschlands.

Güterklassenverzeichnis. Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr dem Reichsausschuß den schon seit langem erwarteten Entwurf für das neue 6klassige Güterverzeichnis zu den Reichswasserstraßentarifen zur Kenntnisnahme übersandt. Bei dem Aufbau des Verzeichnisses ist entsprechend der Anordnung im Eisenbahngüterverzeichnis von einer namentlichen Aufführung der Güter, die der Klasse I angehören, abgesehen worden. Der Umfang des Verzeichnisses ist im wesentlichen der gleiche geblieben. Der Grundsatz, die Güter, die nach technologischen Gesichtspunkten zusammengefaßt oder unter einem Sammelbegriff vereint sind, in den Fällen, in denen

ihre Zugehörigkeit zu dem Sammelbegriff nicht ohne weiteres erkennbar ist, unter Hinweis auf die Gruppe, der sie zugehören, nochmals besonders aufzuführen, ist beibehalten worden, um den Abgabenerhebern und den Schiffahrtsbeteiligten den Gebrauch des Verzeichnisses zu erleichtern. Das Reichsverkehrsministerium beabsichtigt, vor der Einführung des neuen Güterverzeichnisses den Entwurf dem Reichswasserstraßenbeirat, der im Herbst 1925 zu seiner ersten Tagung zusammentreten soll, zur Begutachtung vorzulegen.

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Schiffahrtspolizeiverordnung für die Berliner Wasserstraßen. Das Polizeipräsidium Berlin ist zurzeit damit beschäftigt, den Entwurf einer neuen Polizeiverordnung für die Berliner Wasserstraßen aufzustellen. Die neue Verordnung wird sich im wesentlichen an die Polizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen angleichen. Nach Fertigstellung des Entwurfes wird der Verband Gelegenheit haben, sich abschließend zu der neuen Fassung zu äußern. Einige wichtige Bestimmungen des Entwurfs wurden bereits mit dem Polizeipräsidium besprochen.

Arbeitsgemeinschaft der Elbe-Schiffahrt, Magdeburg.

Entschließung zur Frage der Wasserumschlagstarife. „Die am 28. v. Mts. in Magdeburg tagende Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V. hat mit großem Interesse von den Ausführungen des Direktors der Reichsbahngesellschaft, Herrn Staatssekretär a. D. Vogt, auf der Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., die ein zukünftiges besseres Zusammenarbeiten der Reichsbahn und Binnenschiffahrt erwarten lassen, Kenntnis genommen.

Diesen Zustand des besseren Zusammenarbeitens erreicht zu haben, ist ein großes Verdienst unserer Zentralorganisation, des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, insbesondere aber ihres allseitig hochverehrten Präsidenten, Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, der zielsicher den Reichsausschuß zu dieser ersten Etappe des Erfolges in der wichtigen Tariffrage geführt hat.

Die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V. bringt hierdurch für die geleistete Arbeit ihren verbindlichsten Dank an den Reichsausschuß und an Herrn Generaldirektor Dr. Ott zum Ausdruck.

Angesichts dieses Erfolges sprechen wir die Hoffnung aus, daß es dem Reichsausschuß in enger Zusammenarbeit mit den ihm angeschlossenen Körperschaften der verschiedenen Stromgebiete bald gelingen möge, auf Grund dieser jetzt erzielten Plattform die Einführung der für die Existenz der Binnenschiffahrt und insbesondere der Elbeschiffahrt so notwendigen Wasserumschlagstarife zu erlangen."

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 6. Aug. Der Abschluß der ersten Hälfte des laufenden Jahres brachte der Oder die langersehnte Wasseraufbesserung. Nachdem der Ratiborer Pegel am 29. Juni morgens noch 0,90 m zeigte, stieg das Wasser am Nachmittag in wenigen Stunden auf 3,16 m, um in der Nacht vom 1. bis 2. Juli sogar bis auf 6,16 m anzuschwellen. Die Nadelwehre auf der oberen Oder wurden naturgemäß überall gelegt. Auch die Schützen des Ranserner Wehres im Mitteljoch wurden gehoben, sodaß es möglich war, die versommerte Schiffahrt durch das Wehr abschwimmen zu lassen. Die Bergschiffahrt wurde im Interesse der Talschiffahrt teilweise gehalten. Gegen Mitte des Berichtsmonats wurden aus dem Quellgebiet der Oder und Glatzer Neiße erneut starke Regenfälle gemeldet, die den beiden Flüssen wiederum neues Wachswasser brachten. In Stettin war der Eingang von Erzdampfern stark. In Hamburg ist infolge der noch immer beschränkten Tauchtiefe der Havel und unteren Elbe Kahnraum nicht allzu reichlich vorhanden, immerhin war ein größeres Getreidegeschäft nach Berlin und auch vereinzelt nach Oderstationen zu beobachten.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 14. Aug. Der Verkehr von der oberen Oder nach Berlin war in den letzten Wochen sehr rege, vor allem was Kohlentransporte anbelangt. Durch das Hochwasser der Oder trat in den letzten Tagen eine Stockung ein, die Schiffahrt hofft jedoch, baldigst den Betrieb wieder aufnehmen zu können. Auf der Relation Berlin—Hamburg war das Geschäft verhältnismäßig flau, ebenso von Hamburg nach Berlin. Die Verkehrslage auf der Stettiner Strecke kann als einigermaßen normal bezeichnet werden. Von Berlin nach Magdeburg sind die Verfrachtungen äußerst gering, auch auf der umgekehrten Strecke Magdeburg—Berlin macht sich die Ferienperiode stark bemerkbar. Die Schiffahrtsbetriebe hoffen auf ein besseres Herbstgeschäft.

Elbe.

Magdeburg, 4. Aug. 1. Unterelbe. Zu Beginn des Berichtsmonats waren Schiffsräume noch immer sehr knapp. Dieser Umstand und das anhaltende Niedrigwasser waren die Ursache des weiteren Anziehens der Bergfrachten. In der zweiten Woche des Berichtsmonats war das Güterangebot äußerst gering. Durch den am 4. Juli beendeten Streik der Reismühlenarbeiter wurden viele Privatschiffsräume, die zu Beginn des Streiks für Lagerung von Reis verwendet wurden, frei. Durch den sich anbietenden freien Raum und die äußerst geringen Einfuhren gingen die Bergfrachten zurück. Mitte des Berichtsmonats war das Güterangebot wieder etwas lebhafter. Infolge der festen Haltung der Privatschiffer hinsichtlich der Anteilfrachten blieben die Tagesfrachten fest, obgleich der Wasserstand der Elbe im zweiten Drittel des Juli infolge niedergegangenen Regens zeitweilig am Dresdener Pegel auf — 120 cm gestiegen war. Das Getreidegeschäft nach der Oder und besonders nach Berlin war im Berichtsmonat sehr lebhaft. Die Verschiffung von Kohle nach Berlin war unbedeutend. Nach der Mittelelbe kamen in der Hauptsache Getreide und Schwefelkies, nach Sachsen und der Tschechoslowakei Mehl, Zellulose, Getreide, Tonerde, Oel, Kupfer, Schwefel und Jute zur Verladung. Der Wasserstand der Elbe ließ im Berichtsmonat nur eine geringe Ausnutzung der Schiffsräume zu. Es zeigte der Dresdener Pegel am 1. Juli — 187 cm, am 24. Juli — 175 cm. Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten laut Nebengebührentarif vom 1. November 1924

zur Berechnung. Ausnahmen wurden nur in besonderen Fällen zugestanden.

2. Mittelelbe: a) Talgeschäft. Steinsalz und Kalisalze gelangten im gewohnten Umfange zur Verladung. Ueber Magdeburg wurden vom 1. bis zum 25. Juli zirka 4550 t Steinsalz und zirka 600 t Kalisalz umgeschlagen. Das Stückgutgeschäft hielt sich gleichfalls in den üblichen Grenzen, die Frachten blieben unverändert; es gelangten lediglich die tarifmäßigen Kleinwasserzuschläge zur Berechnung. Gegen Ende des Monats hatte sich wiederum Leerraum in Magdeburg angesammelt, so daß der verfügbare Raum nicht in vollem Umfange Verwendung finden konnte. Die Wasserstände gestalteten sich während des Berichtsmonats im Durchschnitt recht ungünstig, so daß volle Ausnutzung des Laderaums zu keinem Zeitpunkt möglich war. Der Magdeburger Pegel zeigte am 1. Juli 32 cm, fiel bis zum 6. Juli auf 22 cm, um sodann langsam bis zum 22. Juli auf 64 cm anzusteigen. Seitdem ist wieder leichterer Fall eingetreten. Der Wasserstand am 25. Juli betrug am Magdeburger Pegel 49 cm. — b) Berggeschäft: Die Salzverladungen nach böhmischen Umschlagsplätzen fanden regelmäßig im gewohnten Umfange statt. Das Stückgutgeschäft wies nach den sächsischen Umschlagsplätzen leichte Belebung auf, insbesondere gelangten Zucker und Kabel zur Verladung nach Dresden. Die Einfuhr von Gütern ab Hamburg bleibt ständig gering. Die Frachten hielten sich unverändert.

3. Oberelbe. Nachdem seit 1. Juli der Aussiger Pegel andauernd unter normal stand, besserte sich infolge ausgebreiteter Gewitter der Wasserstand am 14. Juli erstmalig wieder auf über Null und erreichte am 18. Juli mit + 48 cm vorübergehend den Höchststand, um seitdem infolge der anhaltenden Hitze dauernd zu fallen, sodaß schon am 21. Juli wieder — 5 cm erreicht wurde. Die Exportverladungen ab Böhmen haben wie immer in den Sommermonaten bedeutend nachgelassen und beschränkten sich hauptsächlich auf Zucker, Bretter, Malz, Tafelglas und Glasflaschen, Zellulose, Walzdraht, Tonplatten, Eisenröhren und diverse Stückgüter, während bergwärts insbesondere Salz, Hafer, Weizen, Reis, Oelfrüchte, Rohöl, Tran, Roheisen, Koks, Zinkerz, Schwefel und Stückgüter eintrafen. Im Umschlag über sächsische Plätze gelangten hauptsächlich talwärts Papier, Pappen, Hohlglas und Glaswaren zur Verladung, während bei den Ankünften Getreide, Mehl, Baumwollabfälle, Oele, Fette eine wesentliche Rolle spielten. Die Kohlenverladungen ab Böhmen waren unverändert schwach und es kamen fast nur Dampferkohlen zur Verschiffung. Die letzten Kohlenfrachten betragen Rm. 2,80 nach Sachsen, Rm. 5,— nach Magdeburg je t.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Aug. Die Lage der Kanalschiffahrt im Juli hat sich gegenüber Juni im allgemeinen nicht geändert. Die Verfrachtungen waren im Juli lebhaft. Im Erzverkehr ist sogar noch eine weitere Belebung eingetreten. Die Verladung in den Zechenhäfen erfolgte prompt. Ueber den Schleusen- und Schleppverkehr sind Bemängelungen nicht bekannt geworden. Die Umschlagsbetriebe in den Dortmunder Häfen waren gut beschäftigt. Es wurde durchweg in Tag- und Nachtschicht gearbeitet. In der Hannoverfahrt hielt sich der Verkehr im allgemeinen auf der Höhe; gegen Schluß des Monats ist eine leichte Abschwächung eingetreten. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

1. Hafen Dortmund: In der Zeit vom 1. bis 31. Juli sind im Dortmunder Hafen angekommen: 528 beladene, 33 leere Schiffe und 137 Schlepper mit insgesamt 296 000 t Ladung, davon 278 255 t Erz. Ausgegangen sind 169 beladene, 440 leere Schiffe und 136 Schlepper mit insgesamt 74 620 t Ladung, davon 47 793 t Erz. Der Gesamtgüterumschlag im Juli belief sich auf 370 620 t gegen 310 574 t im Vormonat. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1925 wurden insgesamt 1 938 969 t umgeschlagen gegen 916 967 im Vorjahre.

2. Hafen Hannover. Im Monat Juli sind insgesamt eingegangen: 204 Kähne mit 65 378 t Ladung, davon 58 372 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 221 Kähne mit 105 948 t, davon 41 466 t Erz und 50 103 t Kali. Während die Verladungen nach Hannover um rund 10 000 Tonnen zurückgingen, sind die Verladungen von Hannover um rund 27 000 t gestiegen.

3. Hafen Emden. Im Monat Juli sind 35 Dampfer mit 224 000 t Erz angekommen, außerdem 9 Dampfer und 4 Seeleichter mit Steinen, Holz und Stückgut. Leer liefen 84 Dampfer und Seeleichter ein. Weiter bunkerten auf der Durchreise 31 Dampfer im Emdener Hafen. Seewärts wurden verladen: 107 000 t Kohlen und 10 563 t Briketts mit 25 Dampfern und 53 Seeleichtern. Auch nennenswerte Mengen Kainit und Eisen wurden mit 5 Dampfern und 1 Seeleichter verladen. Es verließen 38 Dampfer und Seeleichter den Hafen.

4. Hafen Wanne. Im Juli wurden im Wanner Westhafen umgeschlagen: an Brennstoffen 138 335 t, an sonstigen Gütern 6333 t, mithin insgesamt 144 668 t gegen 119 984 t im Vormonat. Im Osthafen wurden insgesamt 11 219 t umgeschlagen gegen 12 232 t im Vormonat. Der Gesamtgüterumschlag der Wanner Häfen belief sich auf 155 887 t gegen 132 217 t im Vormonat.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Aug. Bei gutem Wasserstand hat sich der Verkehr weiterhin günstig entwickelt. Zu Beginn des Monats kamen große Getreidepartien hier an, sodaß die Elevatoren starke Beschäftigung erfuhren. Auch die Kohlenzufuhr setzte wieder ein. Ebenso wurden Baustoffe in erheblicher Menge angebracht. Die Verladung von Kali nach Holland und Belgien konnte infolge des günstigen Wasserstandes gleichfalls wieder aufgenommen werden. Die Entwicklung des Verkehrs ergibt sich im übrigen wie folgt::

Ankunft:				
Osthafen	252 Fahrzeuge	mit	96 045 t	Ladung
Westhafen	151 Fahrzeuge	mit	37 646 t	Ladung
Zusammen	403 Fahrzeuge	mit	133 691 t	Ladung
Abgang:				
Osthafen	24 Fahrzeuge	mit	3 261 t	Ladung
Westhafen	72 Fahrzeuge	mit	23 453 t	Ladung
Zusammen	96 Fahrzeuge	mit	26 741 t	Ladung.
Insgesamt:	499 Fahrzeuge	mit	160 432 t	Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Juli 1925.

Die im Monat Juni einsetzende Besserung in der Rheinschiffahrt hat sich im Juli nicht in dem erhofften Maße fortgesetzt. Wenn auch der Verkehr infolge des fallenden Wasserstandes eine gewisse Belebung erfuhr, so ist doch der Umfang des Geschäftes in bezug auf die umgeschlagenen Mengen ungefähr der gleiche geblieben.

Der Wasserstand, der am 1. Juli am Cauber Pegel 1,69 m betrug, ging zunächst langsam zurück und erreichte am 9. seinen tiefsten Stand von 1,40 m. Infolge heftiger Niederschläge stieg das Wasser vorübergehend auf 2,08 m am 14. d. M. Diese kleine Besserung des Wasserstandes hielt jedoch nicht lange an, sondern verlief sehr bald, da die Nebenflüsse des Rheins keinen verstärkten Zufluß brachten. Die Abladung der Kähne nach dem Oberrhein mußte durchschnittlich auf 1,80 bis 2 m eingeschränkt werden.

Diese verminderte Ausnützung des Kahnraums hatte in Verbindung mit einer vorübergehenden Belebung des Kohlenversandes nach dem Oberrhein zur Folge, daß sich die Frachten nach dorthin wesentlich erholen konnten.

Der Versand an Kohlen, der aber zum großen Teil nur auf Lager nach Süddeutschland ging, war vorübergehend so stark, daß die Reichsbahn eine Annahmesperre für Kohlen und Koks, ausgenommen Reparationslieferungen zeitweilig verhängen mußte.

Die Frachten Ruhrort—Mannheim stiegen von 0,90 ℳ am Anfang des Monats auf 1,10 am 4. Juli, auf 1,50 ℳ am 8., auf 1,75 ℳ am 9. und auf 2 ℳ am 18. d. M. Ab Ladestellen des Rhein-Herne-Kanals wurde ein Zuschlag von 0,20 ℳ je t gewährt. Obwohl gegen Ende des Monats die Wasserverhältnisse wieder günstiger wurden und die Kohlenverladungen nach Süddeutschland zurückgingen, konnten sich die Frachten auf der Höhe von 2,— ℳ bisher halten. Daneben wurden auch wieder Tagesmieten notiert zu 6 Pfg. je t mit Garantiezeit und freier Rücklieferung nach den Ruhrhäfen.

An den Ober- und Mittelrheinstationen konnte der geringe Verkehr durch den angebotenen Kahnraum reichlich bewältigt werden, sodaß die Frachten dort verhältnismäßig nicht die Steigerung erfuhren, wie diejenigen an der Ruhr.

Das Frachtgeschäft nach Holland und Belgien hat sich ebenfalls etwas gebessert, da die Nachfrage nach Kahnraum infolge verstärkter seewärtiger Eingänge lebhafter wurde. Die anfänglich notierten Frachten von 1 ℳ ohne und von 0,90 ℳ mit freiem Schleppen ab Strom nach Rotterdam stiegen auf 1,55 bezw. 1,40 ℳ. Ab Kanalzechen wurden 0,30 ℳ je t mehr bezahlt. Die Frachten für Reparationskohlentransporte nach Antwerpen und Gent erfuhren infolge gesteigerter Nachfrage auch einen weiteren Aufschwung.

Auf dem Rotterdamer Frachtenmarkt stiegen die Sätze für Erzladungen bis auf 80 bezw. 90 Cents je Last bei Viertel- bezw. halber Löschzeit. Infolge Nachlassens der seewärtigen Zufuhr gegen Ende des Monats gingen sie aber wieder auf 65 bezw. 75 Cents zurück.

Das Schleppgeschäft konnte sich trotz des allgemein verbesserten Frachtenmarktes nicht erholen. Zwar wurden einige von den im Februar stillgelegten Dampfern wieder in Fahrt gesetzt. In der Hauptsache handelte es sich aber dabei um flachgehende Raddampfer, die man in Betrieb gesetzt hat, um die Kähne bei dem niedrigen Wasserstand unmittelbar ihren Löschstellen zuführen zu können. Der Schlepplohn notierte weiterhin 1,— ℳ Basis Ruhrort—Mannheim, doch wurde auch zu 0,90 ℳ angeboten und angenommen.

Die Speditions- und Umschlagsbetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren im Juli im allgemeinen etwas besser beschäftigt. Auch die Getreideankünfte hatten infolge der bevorstehenden Zölle zugenommen. Durch die Unsicherheit über den Zeitpunkt und die Höhe der zu erwartenden Zölle muß man jedoch für August mit einem Rückgang des Getreideimports rechnen.

Die Lohnverhandlungen zwischen dem Arbeitgeberverband der Rheinschiffahrt und den Arbeitnehmerorganisationen konnten zu keiner Einigung auf freiwilliger Grundlage führen, sodaß ein Schiedsspruch gefällt wurde, der je nach Stellung des betreffenden Arbeitnehmers eine Lohnsteigerung von 6 bis 14½ % vorsieht. Gegen die Verbindlichkeitserklärung dieses Spruches haben sich zwar die Arbeitgeber im Reichsarbeitsministerium unter Darlegung ihrer Gründe gewandt, aber ihn schließlich trotz schwerer Bedenken mit Gültigkeit ab 11. Juli bis 31. Dezember angenommen, um die ohnehin schon notleidende Wirtschaft nicht noch den Gefahren weiterer Erschütterungen auszusetzen.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel zu Dbg.-Ruhrort.)

Persönliches.

Im Alter von 76 Jahren ist auf seiner Besitzung Neuhaus bei Schliersee unser lebenslängliches Mitglied, Herr Geh. Kommerzienrat Eduard Arnhold, Berlin, einem Herzschlag erlegen. In Eduard Arnhold verliert die deutsche Wirtschaft einen vielseitigen Gönner, der Verkehr einen großen Förderer. Seit über ein Vierteljahrhundert gehörte der Verstorbene unserem Zentralverein an. Mit großem Interesse nahm er bis in die letzte Zeit an seinen Arbeiten teil. Im Jahre 1915 wurde Geh. Kommerzienrat Arnhold in den Großen Ausschuß gewählt. Erst auf der letzten Hauptversammlung erfolgte seine Wiederwahl.

Am 25. Juli 1925 starb der Gründer und Vorsitzende des Aufsichtsrates unserer Mitgliedsfirma, der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft Friedrich Asteroth in Koblenz, Herr Reedereibesitzer Friedrich Asteroth-Pfaffendorf. Sein aus eigener praktischer Tätigkeit hervorgegangener Unternehmungsgeist und eiserner Wille haben sein Werk erstehen und aufblühen lassen.

Am 19. Juli 1925 starb der langjährige Leiter unserer Mitgliedsfirma, der Deutschen Seeversicherungs-Aktiengesellschaft „Midgard“, Herr Direktor Fritz Seedorff, in Bad Homburg v. d. H., wo er Heilung von seinem Herzleiden suchte.

Bücherschau.

Gea-Karte der deutschen Eisenbahnen und ihrer Anschlüsse im Auslande. Herausgegeben vom Gea-Verlag, G. m. b. H., Berlin W 35, Maßstab 1 : 800 000, Größe 156×127 cm, nebst Stationsverzeichnis. Die Karte ist auf Grund amtlicher Unterlagen und in sauberster Lithographie hergestellt. Die Grenzen sind nach dem neuesten Stande berichtigt. Das dazu gehörige Stationsverzeichnis enthält sämtliche Stationen der deutschen Staats-, Privat- und Kleinbahnen, ferner einen Anhang: Die von Deutschland nach dem Friedensvertrage von Versailles abgetretenen Orte und Eisenbahnstationen mit ihren früheren und jetzigen Namen. Der Bezug der Karte kann nur empfohlen werden.

Hinweis.

Dieser Ausgabe liegt eine Uebersicht über die Vorträge der Güterumschlagsverkehrswoche, des Vereins deutscher Ingenieure in Düsseldorf und Köln vom 21. bis 26. September bei.

Ferner machen wir auf die Beilage der Ottensener Eisenwerk Act.-Ges. Altona-Ottensen, Gr. Brunnenstr. 109 bis 115, aufmerksam.


Niedersächsische
Verfrachtungsgesellschaft
m·b·H· Hannover Georgstr.23
Fernr.: Nord 2737 u. 3183. Telegr.: Schiffahrt
Vertretung in Ruhrort: Wilh. Schuck
Dr. Hammacherstr. 1
Telefon: Duisburg Nord 6469 u. 6470
Vertretungen in Emden und Rotterdam
N V G H
Eigener Umschlag-betrieb in den hannoverschen Häfen
Grosser eigener Schiffspark, ca. 20000 Tonnen Kahnraum

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 9
15. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a .d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Allgemeiner Teil.

Die deutschen Wasserstraßen.

Wir bringen mit den folgenden 4 Aufsätzen die Fortsetzung der in der Julinummer unserer Zeitschrift eröffneten Aufsatzreihe über das gesamte deutsche Wasserstraßennetz.

Der Hauptschriftleiter.

Das Fulda-Kinzig-Sinn-Projekt.

Von Dr. Müchler, Frankfurt a. M.

Unter den zur Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes aufgestellten Projekten nimmt der an sich bereits eine lange Geschichte aufweisende Plan eines Main-Weser-Kanals heute eine bevorzugte Stellung ein. Seine verkehrswirtschaftliche Bedeutung hat — von der Weserkanalisierung als notwendige Voraussetzung ganz abgesehen — durch die gesicherte Vollendung des Mittellandkanals im Norden und den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals im Süden offensichtlich eine so erhebliche Steigerung erfahren, daß seine Durchführung als zentral gelegene Verbindung des süddeutschen und norddeutschen Wasserstraßensystems als dringendes Erfordernis anzusehen ist.

Für das Projekt hat demgemäß ein neuer Entwicklungsabschnitt begonnen. Er steht im Zeichen des Kampfes um die Linienführung, der mit ähnlicher Schärfe wie bei dem Bau des Mittellandkanals eingesetzt hat. Fulda—Kinzig—Sinn- und Werra—Itz-Linie stehen sich noch gegenüber. Die von den beiden Interessentengruppen aufgestellten Vorprojekte wurden von einem staatlichen Vorarbeitsamte (im folgenden kurz V. A. bezeichnet) in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht einer eingehenden Bearbeitung unterzogen. Das Amt hat seine Untersuchungen am 1. April 1924 zum Abschluß gebracht. Ihre Ergebnisse lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß in technischer Beziehung beide Linien durchführbar sind, in wirtschaftlicher Hinsicht die Werra-Linie jedoch in bezug auf die Förderung des deutschen Nordseeverkehrs, Höhe der Baukosten und des Wasserkraftgewinnes der Fulda-Linie überlegen sei, im übrigen aber beiden Linien die gleiche Bedeutung zukomme. Im Interesse einer weiteren Klärung der Frage sind dazu einige Ausführungen notwendig.

Zur Orientierung zunächst eine kurze Darstellung der maßgeblichen Punkte für die Problemstellung, die sich aus den mit dem Bau des Main-Weser-Kanals verfolgten Zwecken ergibt. Allgemein liegt sein Zweck in der Schaffung einer Wasserstraßenverbindung zwischen Nord-

deutschland und Süddeutschland einschließlich der Donauländer schlechthin. Festigung und Belebung innerdeutscher und zwischenstaatlicher Wirtschaftsbeziehungen ist das Ziel. Weiteste Gebiete im Norden und Süden sind an einer Linienführung interessiert, die den damit an sie zu stellenden Anforderungen gerecht wird. Als zweite Aufgabe fällt es dem Kanal zu, den erbitterten Kampf der Nordseehäfen um das süddeutsche Hinterland so weitgehend wie nur irgend möglich zugunsten der deutschen Häfen zu entscheiden. Ablenkung des Ueberseeverkehrs der umstrittenen Gebiete von den in diesen Verkehrsbeziehungen eine Vormachtstellung einnehmenden holländischen und belgischen Rheinhäfen auf die deutschen Nordseehäfen soll hier die dringend erwünschte Wirkung sein. Obwohl dieses im nationalen Interesse liegt, müssen jedoch Bremen und Hamburg insbesondere eine Linienführung fordern, die die größte Aussicht auf Verwirklichung dieser idealen Bestrebung bietet. Es ist weiter selbstverständlich, daß mit dem Kanal nicht zuletzt ein möglichst wertvolles Gebiet in seiner engeren Einflußsphäre erschlossen werden soll; ebenso wie dieses unter dem Gesichtspunkte der Förderung des deutschen Nordseeverkehrs zu untersuchen ist.

Inwieweit nun die beiden Linienführungen diesen in großen Zügen gesehenen Aufgaben gerecht werden, soll nachfolgend — gestützt auf die Untersuchungen des V. A. — einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

Das Kriterium zur Beurteilung der vorgeschlagenen Lösungen in bezug auf die Förderung des innerdeutschen und zwischenstaatlichen Durchgangsverkehrs liegt in dem frachtgünstigsten Anschluß ganz Süddeutschlands und der Donauländer an das norddeutsche Wasserstraßensystem. Beide Linien haben ihren nördlichen Anschlußpunkt gemeinsam bei Hannov.-Münden. Die sich für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen ergebenden Differenzen in den Frachtkosten haben im wesentlichen ihren Grund in den weit auseinander gelegenen Berührungspunkten im Süden mit dem Main. (Bamberg für die Werra-Linie, Hanau und Gemünden für die Fulda-Kinzig-Sinn-Linie.) Da der von oder nach dem Süden gerichtete Verkehr durchweg den Main passieren muß, können sämtliche Verkehrsbeziehungen eingeteilt werden in Verkehr von oder nach dem unteren Main (von Hanau mainabwärts), von oder nach dem mittleren Main (zwischen Hanau und Bamberg) und im Verkehr von oder nach dem Obermain (von Bamberg aufwärts; in Betracht kommt an sich nur Bamberg selbst).

Zunächst ein Ueberblick über die die Frachtkosten bestimmenden Wegelängen. Die Wegelängen auf den reinen Kanalstrecken sind folgende:

Strecke:	Wegelänge in km	Wegelänge in Tarifkm.
Hamm—Hann.-Münden	232	344
Gemünden— „	221	356
Bamberg— „	285	417

Zu diesen Angaben sei noch bemerkt, daß sich die Strecken Hann.-Münden nach Hanau und Gemünden infolge einer getroffenen technischen Verbesserung um 1 km und 3 Tarifkm. gegenüber dem Entwurfe des V. A. verkürzt haben.

Die Wegelängen zwischen den Berührungspunkten der Linien mit dem Main betragen:

Strecke:	Wegelänge in km	Wegelänge in Tarifkm.
Bamberg—Gemünden	102	140
Gemünden—Hanau	154	197
Bamberg—Hanau	256	337

Ein nach diesen Angaben durchgeführter Vergleich zeigt, daß der Verkehr nach dem Untermain vollständig, der nach dem mittleren Main zu $^{8}/_{10}$ günstiger über die Fulda-Linie abgewickelt wird, da der Punkt gleicher tarifkilometrischer Entfernung rund 40 km unterhalb Bamberg liegt. Die vergleichsweise höchste Mehrentfernung beträgt für die Fulda-Linie 80 Tarifkm, für die Werra-Linie 410 Tarifkm. Ein Vergleich der Frachtverhältnisse stellt sich für die Werra-Linie noch ungünstiger. Die durchschnittlichen Frachten (Streckenkosten und Abgaben) betragen für die Strecken:

Hanau—Hann.-Münden	je t ℳ 3,05
Gemünden—Hann.-Münden	„ „ „ 3,02
Bamberg—Hann.-Münden	„ „ „ 3,72
Bamberg—Hanau	„ „ „ 2,36
Bamberg-Gemünden	„ „ „ 1,00

Die Gestaltung der Frachtkosten für die untersuchten Verkehrsbeziehungen zeigt folgende Uebersicht:

Hann.-Münden—Hanau über		Hann.-Münden—Bamberg über	
Werra-Linie	Fulda-Linie	Werra-Linie	Fulda-Linie
ℳ je t	ℳ je t	ℳ je t	ℳ je t
6,08	3,05	3,72	4,02

Der von o. nach dem Untermain gerichtete Verkehr hat über die Werra-Linie mit einer absoluten Verteuerung von durchschnittlich ℳ 3,00 zu rechnen. Die prozentuale Verteuerung auf die Frachtkosten für die Fulda-Linie bezogen, beträgt rund 100 %. Der Verkehr von und nach dem Obermain verteuert sich über die Fulda-Linie durchschnittlich um 0,30 ℳ, in Prozenten der Frachten auf der Werra-Linie um ca. 8 %. Auf die für den Durchgangsverkehr in Frage kommenden Frachten von 5,— bis 15,— ℳ bezogen, stellt sich das Verhältnis der Verteuerung auf 34 % für die Werra-Linie und 3,5 % für die Fulda-Linie.

Der Verkehr von o. nach dem mittleren Main wird bis 15 km unterhalb Bamberg billiger über die Fulda-Linie abgewickelt.

Diesen Zahlen ist nichts mehr hinzuzufügen. Sie sprechen für sich selbst. Da nun durchaus kein Grund vorliegt, einem Teile des bayerischen und dem Donau-Verkehr eine bevorzugte Stellung einzuräumen, sodaß ihm eine Verteuerung um ca. 3,5 % nicht zugemutet werden könnte — er müßte sonst eine eminente Bedeutung haben —, kann als Ergebnis festgestellt werden, daß die Fulda-Kinzig-Linie dem innerdeutschen und zwischenstaatlichen Verkehr in unvergleichlich höherem Maße dient als die Werra-Linie. Sie bietet durch frachtgünstige Erfassung aller beteiligten Verkehrsgebiete so wesentliche Vorteile, daß, von diesem Gesichtspunkte aus gesehen, nur ihre Wahl in Frage kommen kann. Die Werra-Linie erfaßt nur einen Teil der interessierten Gebiete und auch diesen nicht wesentlich günstiger als die Fulda-Linie.

In bezug auf die Ablenkung des Ueberseeverkehrs hat das V. A., wie erwähnt, eine Ueberlegenheit der Werra-Linie ermittelt. Es fragt sich, welche Tragweite diesem Vorteile beizumessen ist.

Allgemein muß als an sich bedauerliches Hauptergebnis der diesbezüglichen Untersuchungen festgestellt werden, daß keine der beiden Linienführungen imstande ist, der Main-Rhein-Linie Konkurrenz zu bieten. Selbst bis Bamberg reicht deren Einfluß. Nur unter Verzicht auf Abgaben auf der ganzen Kanalstrecke ist es möglich, die Frachten Bamberg—Bremen, und zwar über die Werra-Linie, niedriger zu halten als die Frachten Bamberg—Rotterdam, während durch Abgabenfreiheit auf dem Fulda-Kanal nur annähernd gleiche Frachten erzielt werden könnten. Die Frachtersparnisse bewegen sich bei Gütern der Abgabenklasse I, also dem Hochwertigsten zwischen 7,6 und 9,6 % der Frachten auf der Main-Rhein-Linie. Bei allen anderen Gütern liegen sie demnach darunter. Es handelt sich also im Durchschnitt um ganz geringe Differenzen. Die Frage, ob auf Grund dieser Ergebnisse eine

Konkurrenzfähigkeit der Werra-Linie mit einiger Sicherheit angenommen werden kann, ist aus guten Gründen zu verneinen. Selbst wenn sich diese Frachtunterschiede in der Praxis auf eine annähernd gleiche Höhe einstellten, weist die Rheinlinie in anderen Beziehungen solche Vorteile auf, die ihr in den weitaus meisten Fällen eine Bevorzugung sichern. Die Frachten auf der Werra-Linie sind jedoch außerdem zu günstig angenommen. Einmal steht fest, daß die auch vom V. A. angenommenen, üblichen Zuschläge für die durch die Schleusungen verursachten Zeitverluste im Durchschnitt wesentlich zu gering sind. Das Warten vor den Schleusen ist dabei nicht berücksichtigt und macht häufig ein Vielfaches der angesetzten Fristen aus. Die Rückwirkung auf die Frachten stellt sich zugunsten der Rhein-Main-Linie, da auf ihr nur 29 Schleusungen (nach erfolgtem Ausbau der Untermain-Schleusen) gegenüber 75 bei der Werra-Linie notwendig sind. Dazu kommt noch die Ueberwindung einer schiefen Ebene. Die Schleusen auf dem Kanal sind weiter nur für einschiffigen Schleppbetrieb projektiert. Es ist recht zweifelhaft, ob die dadurch bedingte Betriebsverteuerung mit dem vom V. A. angesetzten Zuschlag von 0,01 ℳ je Tarifkm. als ausreichend bemessen gelten kann, wurde sie doch außerdem unter der Voraussetzung, daß der Schleppbetrieb auf dem Kanal durch kleinere Dampfer mit geringeren Anschaffungs- und Betriebskosten versehen wird, berechnet. Die weitere Quelle unumgänglicher und möglicher Verzögerungen durch Umbilden des Schleppzuges, Warten auf Spezialschlepper usw. ist dabei unberücksichtigt geblieben, allerdings auch zahlenmäßig schwer zu erfassen. Die Liegekosten auf der Rhein-Linie sind bis auf eine Ausnahme, wo ein annähernder Ausgleich erfolgte, höher als auf der Werra-Linie angenommen worden. Sie werden sich mindestens auf die gleiche Höhe einstellen. Rotterdam ist z. B. ganz bedeutend besser für den Umschlag von Schiff zu Schiff eingerichtet als Bremen. Das Gegenteil wird vielleicht das Richtigere sein. Ladekosten und Versicherungsgebühren dürften ebenfalls auf der Rhein-Linie geringer sein.

Die angeführten Hauptpunkte in dieser Hinsicht werden in der Praxis einen recht ungünstigen Einfluß auf die Kanalfrachten ausüben und der Rhein-Linie einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung geben, da ihr außerdem in unvergleichlich geringerem Maße die vielseitigen Mängel des Kanalbetriebes anhaften als der Werra-Linie, bei der diese besonders schwerwiegend sind.

Ist so die Möglichkeit einer Ablenkung des süddeutschen Ueberseeverkehrs recht problematisch, so ist auf der anderen Seite auch vor einer Ueberschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen zu warnen. Bei Bestehen einer Konkurrenzfähigkeit der Werra-Linie umfaßte das Einflußgebiet in der Hauptsache Bayern, mit Ausnahme von Unterfranken und einigen Teilen Westbayerns. Nach Durchführung des Neckar-Donau-Kanals wird jedoch fast das ganze hochwertige Südwestbayern (Schwaben und Oberbayern) dem Rhein zufallen. Weiter ist nicht abzusehen, wie sich die Auswirkungen der Alpenbahn-Projekte hinsichtlich der Erweiterung der Einflußsphäre der südlichen Häfen gestalten werden.

Als Schlußfolgerung ergibt sich, daß die Konkurrenzfähigkeit der Werra-Linie gegenüber der Rhein-Linie nicht als sicher bewiesen gelten kann. Wenn von den Interessenten der Werra-Linie der Frage auf Grund der Ergebnisse des V. A. so entscheidende Bedeutung zu ihren Gunsten beigelegt wird, so stützen sie sich einerseits auf in der Theorie bestehende, schon an sich ganz geringe und dazu anfechtbare Vorteile, die in der Praxis nicht bestehen bleiben werden, zum andern werden bestimmt eintretende und nicht abzuwendende ungünstige Aenderungen des Verkehrsbildes in der zukünftigen Einflußsphäre des Kanals nicht berücksichtigt. Bei dieser Sachlage ist es ein Ding der Selbstverständlichkeit, daß heute — vielleicht zwei Jahrzehnte vor dem Bau des Main-Weser-Kanals — diese wichtige Teilfrage des Problems und damit auch das gesamte nicht endgültig entschieden werden kann.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Erschließung der in der engeren Einflußsphäre der beiden Kanäle liegenden Gebiete ist nach den Untersuchungen des V. A. als annähernd gleich zu betrachten. Es sei nur kurz darauf hingewiesen, daß die Erschließung des rhein-mainischen Wirtschaftsgebietes durch den Fulda-Kanal schon an sich in beträchtlich günstigerer Weise erfolgt — durchzieht er es doch in seiner ganzen Länge —, als die des thüringischen durch den Werra-Kanal, der es nur an seiner äußersten Westgrenze berührt. Zudem hätte mindestens das nordwestliche Thüringen immerhin noch viel mehr Vorteil von einem Fulda-Kanal — sein zukünftiger Hauptumschlagsplatz Eisenach läge nur ca. 45 km von Bebra — als das rhein-mainische von dem Werra-Kanal, der es so ziemlich leer ausgehen läßt. Günstiger liegen die Verhältnisse für diesen insofern, als die Einflußsphäre der deutschen Nordseehäfen um ca. 50 km weiter als bei dem Fulda-Kanal nach Süden vorgeschoben würde. Auf die Kanallängen bezogen ist diese Differenz beträchtlich, absolut genommen verliert sie sehr an Bedeutung. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen wird dieser Vorzug durch anderweitige des Fulda-Kanals mehr als kompensiert werden.

Eine Zusammenfassung der Teilergebnisse vorstehender Darlegungen führt zu dem Schlußergebnis, daß die Fulda-Kinzig-Sinn-Linie in verkehrswirtschaftlicher Beziehung der Werra-Linie weit überlegen ist, solange nicht deren schwerwiegender Nachteil hinsichtlich der Förderung der gesamten in Frage stehenden inneren Verkehrsbeziehungen durch den sicheren Nachweis einer wirklich durchgreifenden Stärkung des deutschen Nordseeverkehrs durch sie allein als mindestens ausgeglichen gelten kann. Bis zu diesem Eintritt klar zu übersehender Verhältnisse ist diese Frage nicht zu lösen. Vorerst heißt es abwarten. Nichts ist dabei zu verlieren, viel zu gewinnen. Auch der Einfluß der Baukosten auf die Linienführung in Verbindung mit dem Gewinn an Wasserkräften ist nur nach Feststellung des annähernden volkswirtschaftlichen Wertes auf Grund sicherer Unterlagen endgültig zu entscheiden.

Die wirtschaftspolitische Bedeutung der Wiederschiffbarmachung der Ruhr.

Von J. Rahn, Witten a. d. Ruhr.

Wenn man heute eine Karte des rheinisch-westfälischen Industriegebietes ansieht, so muß man feststellen, daß die Bezeichnungen „Ruhrgebiet“ und „rhein.-westf. Industriegebiet eigentlich nicht identisch sind, wie allgemein im deutschen Vaterlande sonst angenommen wird. Das Industriegebiet ist heute — wenigstens geographisch — mit „Ruhrgebiet“ nicht mehr richtig bezeichnet. Wenn man insbesondere die Lage der vorhandenen Wasserstraßen genauer betrachtet, so sieht man, daß sie alle weiter nördlich (bezw. der Rhein westlich) des eigentlichen Ruhrtales verlaufen. Auf einer Karte, aus der die heute noch im Ruhrbezirk betriebenen

Zechen zu ersehen wären, würde man finden, daß das Gros des Kohlenbergbaues heute seinen Sitz im Norden und Westen des Industriegebietes hat. In der Tat ist es nicht zu bestreiten, daß sich in den letzten Jahrzehnten der Schwerpunkt des Industriegebietes zusammen mit dem Kohlenbergbau und der Schwerindustrie nach dem Norden bezw. dem Westen zu verlegen beginnt.

Für das eigentliche Ruhrtal ist das von schmerzlicher Bedeutung. Noch zwar lebt hier eine alteingesessene, leistungsfähige Industrie. Die Ruhr ist nach wie vor ein Segenspender von unersetzlichem Werte für das ganze Gebiet, wenn auch in anderem Sinne als vor 50 bis 100 Jahren, wo auf ihr alljährlich Tausende von Schiffsladungen Kohlen und Fabrikerzeugnissen befördert wurden. Ihre überragende Bedeutung liegt seit 30 bis 40 Jahren darin, daß sie den übergroßen Teil des Industriegebietes, Millionen von Menschen, mit Trinkwasser versorgt.

Die Gemeinden des Ruhrtales selbst aber sehen, je länger, je deutlicher, das Wirtschaftsleben langsam, aber stetig zurückgehen. Die Ruhrkreise und -städte sowie die hier ansässige Industrie nebst dem Bergbau, die sich im Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr zusammengeschlossen haben, haben nach den verschiedensten Wegen gesucht, um das Wirtschaftsleben neu zu beleben. Sie alle sind zu der Ansicht gekommen, daß — wenn auch nicht das alleinige Mittel — so doch das Kernstück aller „Wiederbelebungsversuche“ die Wiederschiffbarmachung der Ruhr ist.

In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts waren im eigentlichen Ruhrtal noch etwa 80 Schachtanlagen im Betrieb, 1920 nur noch 15; inzwischen sind — zwar einstweilen nur vorübergehend — einige weitere Zechen stillgelegt. Dieser Rückgang des Kohlenbergbaues ist nicht etwa darauf zurückzuführen, daß der Kohlenvorrat im Ruhrtale erschöpft ist. Vielmehr liegen hier nach einem Gutachten des bekannten Geologen Bergschuldirektors Prof. Heise (Bochum) mindestens etwa 800 Millionen t Kohle unverritzt. Dabei sind nur die abbauwürdigen Bestände berücksichtigt. Wenn man bedenkt, daß das Ruhrtal 1913 rund 8 Millionen t Kohlen förderte, so reicht dieser Kohlenvorrat hin, um dieselbe Förderung für 100 Jahre sicherzustellen. Der Abbau ist zurzeit vielfach nicht lohnend. Der unter weit günstigeren Bedingungen arbeitende Norden ist wettbewerbsfähiger und der zeitige große Absatzmangel hat ein Uebriges getan, um den Bergbau des eigentlichen Ruhrtals — die südlichen Randzechen, wie man sich heute auszudrücken beliebt — nahezu zum Erliegen zu bringen.

Es ist nicht wahrscheinlich, daß die augenblickliche Absatzkrise von Dauer sein wird. Mit ihrer Behebung werden sich voraussichtlich die Verhältnisse im Bergbau bessern, aber ob in solchem Maße, daß ohne weitere Hilfsmittel die Ruhrtalzechen wieder rentabel sind, ist fraglich. Ihre Stillegung wäre äußerst bedauerlich, denn es darf nicht vergessen werden, daß der obengenannte Kohlenvorrat ein Volksvermögen darstellt, dessen wir uns nicht ohne weiteres entäußern dürfen. Unsere Kohlenvorräte sind nicht unerschöpflich. Den Luxus, nur die lukrativsten Schächte auszubeuten, können wir uns wohl ein paar Jahre, nicht aber auf die Dauer gestatten.

Ein etwaiges gänzliches Erliegen des hiesigen Kohlenbergbaues würde weite Kreise ziehen. Der Bergbau ist der gegebene Vorgänger aller Industrie. Dieser Grundsatz trifft — wenn auch mit gewissen Einschränkungen — heute noch zu. Im besonderen ist die Eisenindustrie des Westens auch heute noch mit der Kohle auf Gedeih und Verderb verbunden. Es mag sein, daß für den einen oder anderen Industriezweig die Kohle von minderer Bedeutung ist. Aber auch solche Industrien suchen mit Vorliebe ihre Niederlassungsorte dort, wo ihnen irgendwelche Sondervorteile geboten werden, seien es gute Schiffahrtsverbindungen, zentrale Lage, billige Arbeitskräfte oder dergleichen.

Von den drei genannten Bedingungen ist in vollem Maße für das Ruhrtal keine mehr gegeben.

Mit der allmählichen Verschiebung des Schwerpunktes des Kohlenbergbaues nach Norden und dem Rheine zu ist auch ein — wenn auch einstweilen nur ganz leises — Abwandern der mit ihm verbundenen Industrie zu verzeichnen. Sie hat dort neben der unmittelbar am Ort befindlichen billigen Kohle ein gut ausgebautes Wasserstraßennetz — Rhein, Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal usw. — zur Verfügung.

Kohlenmangel hat, wie schon ausgeführt, auch zwar das Ruhrtal nicht, wenngleich die für die Hüttenindustrie erforderliche Fettkohle seltener hier vorkommt; unter den zeitigen Verhältnissen ist aber eben der Abbau vielerorts nicht lohnend, zumal der Bergbau im Ruhrtal gegenüber den nördlichen Zechen ohnehin schon unter großen Erschwerungen zu leiden hat (schwierige Wasserhaltung und so weiter).

Die Wiederschiffbarmachung der Ruhr würde ganz bestimmt in hohem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der Ruhrkohle günstig beeinflussen, wenn sich auch das Ruhrtal keineswegs der Illusion hingibt, darin das Allheilmittel zu erblicken.

Eins steht der Verwirklichung besonders hindernd entgegen:

Wie schon erwähnt, besteht die augenblickliche größte wirtschaftliche Bedeutung der Ruhr darin, daß sie den größten Teil des Industriegebietes mit Trinkwasser versorgt. Durch die Kanalisierung würden die an ihr gelegenen Wasserwerke teils mehr, teils minder in Mitleidenschaft gezogen. Das würde ohne Zweifel gewisse Veränderungen der bestehenden Anlagen bedingen.

Ich will mich über die Einzelheiten dieser Angelegenheit nicht weiter auslassen. Eins steht fest: Diese Hindernisse sind nach einstimmiger Ansicht aller beteiligten Kreise zu überwinden, wenn auf allen Seiten der gute Wille vorhanden ist, zumal unbestreitbar in mancher Hinsicht die Kanalisierung günstig auch nach dieser Richtung wirken würde. Im Augenblick sind die an der Wiederschiffbarmachung der Ruhr unmittelbar interessierten Kreise nicht imstande, die noch bestehenden Schwierigkeiten aus eigenen Kräften aus dem Wege zu räumen. Hier muß das Reich helfend eingreifen. Man kann unmöglich auf die Dauer dem Ruhrtale, der Wiege des Industriegebietes, zumuten, daß es zugunsten der Trinkwasserversorgung des rhein.-westf. Industriegebietes seinen eigenen wirtschaftlichen Verfall mit Ergebung hinnimmt. Nach allem, was das Ruhrtal für das Industriegebiet und dieses für das ganze Staatswesen bedeutet, kann man erwarten, daß Reich und Staat sich nicht nur — wie so oft in den letzten Jahren — mit Worten, sondern mit Taten des Ruhrgebiets annehmen.

Hiermit soll keineswegs gesagt sein, daß die künftige Ruhrschiffahrtsstraße nicht aus eigenen Kräften sich erhalten oder die Kosten der erforderlichen baulichen Veränderungen insbesondere der Wasserwerke verzinsen könne. Es handelt sich nur darum, die Angelegenheit mit Hilfe des Reiches und in seinem eigenen Interesse in Gang zu bringen. Dann werden die Ruhrgemeinden und -kreise schon selbst für den weiteren guten Verlauf der Dinge sorgen.

Schon der Ausbau der Wasserkräfte, der mit der Wiederschiffbarmachung vorgesehen ist, würde etwa zwei Drittel der gesamten jährlichen Ausgaben (einschl. Verzinsung) aufbringen. Diese Wasserkräfte sind nach vorsichtigen Berechnungen einstweilen nur mit 32 000 PS veranschlagt. Sie werden aber nach fachmännischen Gutachten noch weiter ausbaufähig sein, zumal die Technik

in den letzten Jahren gerade auf diesem Gebiete derartige Fortschritte gemacht hat, daß sie heute Turbinen baut, vermittels deren Wasserkräfte nutzbar gemacht werden können, an deren wirtschaftlichem Werte noch vor wenigen Jahrzehnten niemand dachte.

Auch die beim Ausbau der Wasserkräfte gewonnene elektrische Energie wird vermöge ihrer Billigkeit besonders der notleidenden Kleineisenindustrie helfend unter die Arme greifen können. Ihr großzügiger Ausbau ist aber in dem gedachten Maße ohne gleichzeitige Kanalisierung der Ruhr nicht möglich. Dadurch, daß die ganze Schiffahrtsstraße durch die vorgesehenen Schleusen gewissermaßen in 10 große Stauseen aufgeteilt wird, wird eine Wasservorratswirtschaft ermöglicht, die für eine einigermaßen regelmäßige Strombelieferung bürgt.

Alles in allem bietet somit die Kanalisierung der Ruhr gute Aussichten. Nach der vom Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr sorgfältig geführten Verkehrsstatistik ist mit einem Anfangsverkehr von 9 Millionen t zu rechnen. Diese Zahl wird nicht wundernehmen, wenn man bedenkt, daß ein vorwiegend industrielles Gebiet mit etwa 1 Million Einwohnern zum unmittelbaren Einflußgebiet der Ruhr gehört (wobei Essen, Duisburg und Ruhrort noch nicht berücksichtigt sind), das nicht nur Produktions-, sondern zugleich auch ein großes Bedarfsgebiet ist. Ueberhaupt herrscht über die Frage der Wirtschaftlichkeit der Kanalisierung an den maßgebenden Stellen kein Zweifel.

Vonnöten ist, daß eine schnelle Entscheidung gerade über diesen Kanalplan getroffen wird. Es handelt sich hier nicht um ein Gebiet, das erst durch die Schiffahrtsstraße aufgeschlossen werden soll, sondern darum, einen ehemals blühenden deutschen Gau vor dem wirtschaftlichen Niedergang zu bewahren. Daß dieser wirtschaftliche Niedergang nicht zu schwarz gemalt ist, zeigen rein äußerlich die hohen Erwerbslosenzahlen in den Ruhrstädten. Schon die unproduktiv geopferten Beträge für die Unterstützungen würden bei Ausführung der Kanalisierung als Notstandsarbeit einen wesentlichen Teil der Baukosten decken.

Zu berücksichtigen ist, daß es sich bei den vielen Erwerbslosen nicht etwa um zugewanderte arbeitsscheue Elemente handelt. Vielmehr wohnt in den Ruhrbergen noch heute eine arbeitswillige seßhafte Arbeiterschaft, zum großen Teile mit eigenem, kleinen Grundbesitz. Diesen wirklich wertvollen Arbeiterstamm seiner Heimat zu erhalten, statt ihn durch die Not entwurzeln und abwandern zu lassen, ist auch schon eine überaus dankenswerte Aufgabe. Auch hier handelt es sich nicht um eine rein örtliche Angelegenheit, sondern um eine Sache mit staatspolitischem Hintergrund, deren ganzer Ernst vielleicht erst später weiteren Kreisen erkennbar wird.

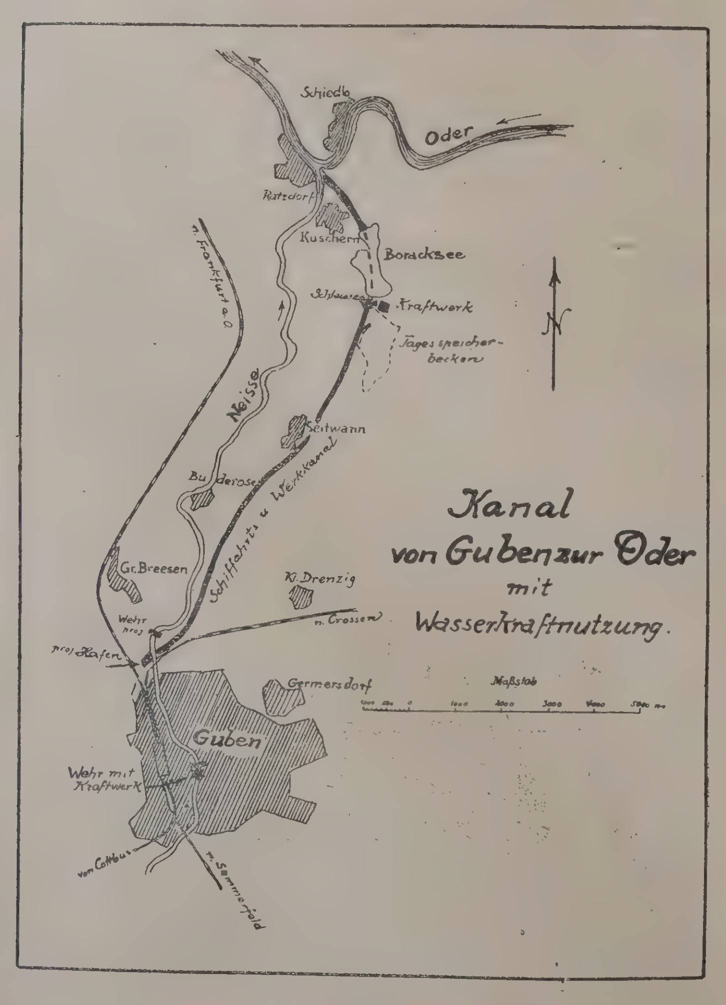
Der Kanalanschluß von Guben zur Oder.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Platzmann, Guben.

Die Stadt Guben liegt an der Lausitzer Neiße nur etwa 13 km oberhalb ihrer Mündung in die Oder. Auf dem Unterlaufe der Neiße zwischen Guben und diesem Strome wurde in früheren Jahrhunderten ein ziemlich lebhafter Schiffsverkehr betrieben, wobei es sich allerdings nur um die in jenen Zeiten üblichen kleinen Fahrzeuge handelte. Im 19. Jahrhundert, mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes, ging der Verkehr auf der Neiße immer mehr zurück. Um ihn aufs neue zu beleben, führte die preußische Staatsregierung im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts eine Regulierung der Neiße zwischen Guben und der Oder durch. Wie bei den großen Strömen kamen auch bei diesem Nebenfluß vorwiegend Buhnen zur Anwendung, so daß die Wasserspiegelbreite zwischen den Buhnenköpfen auf nur etwa 25 m eingeschränkt wurde. Leider erwies sich diese Regulierung als vollständig verfehlt. Zwar wurde eine erhöhte Wassertiefe in diesem Teile der Neiße erzielt; doch gestaltete sich die Strömung in dem eingeschränkten Querschnitt und bei dem starken Gefälle des Flusses von etwa 1:1400 so reißend, daß es für Schleppdampfer gänzlich unwirtschaftlich ist, beladene Kähne stromauf zu befördern. Trotz dieser Regulierung ist deshalb die Schiffahrt zwischen Guben und der Oder völlig eingeschlafen und der gleichzeitig mit der Regulierung von der Stadt Guben erbaute Umschlaghafen ist seit vielen Jahren von keinem einzigen Schiff, das von der Oder heraufkam oder zu dieser hinabfuhr, benutzt worden. Nur auf den amtlichen Karten des deutschen Wasserstraßennetzes wird die untere Neiße immer noch als schiffbarer Fluß bezeichnet.

Dieser Zustand ist für eine lebhafte Industriestadt von 42 000 Einwohnern sehr wenig befriedigend, und naturgemäß strebt die Stadt Guben ständig danach, endlich einen brauchbaren Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz zu erlangen, um so mehr, als sie nur 13 km von dem drittgrößten deutschen Strom, der Oder, entfernt liegt. Nach dem Kriege wurde in erster Linie der Plan verfolgt, einen die Elbe oberhalb Riesa mit der Oder oberhalb Frankfurt verbindenden wichtigen Durchgangskanal über Guben zu führen. Die Verwirklichung dieses Elbe-Oder-Kanals ist indessen unwahrscheinlich geworden, da die Vertreter des Niederlausitzer Braunkohlenbergbaues, dessen Gebiet von dem Kanal durchquert wird, einer anderen Linienführung den Vorzug geben, die den Wasserweg aus dem Kohlengebiet nach Berlin noch kürzer gestaltet, aber Guben nicht mehr berührt. Die Stadt Guben ist deshalb nunmehr darauf angewiesen, lediglich einen Kanalplan von örtlicher Bedeutung zu verfolgen, der sich auf einen kurzen von der Oder ausgehenden Stichkanal beschränkt.

Der erwähnte Mißerfolg der Regulierung des Neißeflusses zwischen Guben und der Oder hat gezeigt, daß bei dem hier vorhandenen großen Gefälle nur die Kanalisierung oder der Bau eines Seitenkanals zu einer brauchbaren Lösung führen kann. Glücklicherweise sind die Geländeverhältnisse so günstig, daß sich bei Anwendung eines Seitenkanals der gesamte Höhenunterschied zwischen Guben und der Oder an einer einzigen Stelle zusammenfassen läßt, so daß nur eine Schleuse erforderlich ist und neben dieser gleichzeitig ein Wasserkraftwerk mit 8—10 Meter Gefälle, je nach dem wechselnden Wasserstande der Oder, geschaffen werden kann. Wie die Kartenskizze und der Längenschnitt zeigen, soll unterhalb Guben ein neues Wehr in der Neiße angelegt werden, das den Fluß so hoch anstaut, wie es ohne Hebung des Unterwassers an dem mitten in der Stadt Guben bereits vorhandenen Neißewehr zulässig ist. Oberhalb des neuen Wehres am linken Ufer der Neiße sind Hafenanlagen vorgesehen, die vom Bahnhof Guben aus sehr bequem Gleisanschluß erhalten, so daß an dieser Stelle der Umschlagverkehr für die gesamte Nieder- und Oberlausitz, insbesondere im Verkehr mit dem Seehafen Stettin, durchgeführt werden kann. Am rechten Ufer des Flusses, gegenüber dem Umschlaghafen, zweigt der Seitenkanal ab und verläuft zunächst auf etwa 3 km Länge neben der Neiße. Südöstlich von Buderose tritt der Kanal in höher gelegenes Gelände ein, so daß der Wasser-



spiegel stellenweise bis zu 6 m unter Geländehöhe bleibt. Doch verflachen sich die Einschnitte sehr bald wieder im weiteren Verlaufe des Kanals. Bei km 9 erreicht der Kanal das Südufer eines kleinen, zwischen ziemlich hohen Ufern eingebetteten Sees. Dieser See — der Boracksee — soll durch eine kurze Kanalstrecke mit der Oder an der Neißemündung verbunden werden, so daß der Spiegel des Sees, der jetzt etwa 2 m über dem Mittelwasser der Oder liegt, künftig mit dem Wasserstande der Oder gleichsteht, und somit erheblichen Schwankungen, je nach der Wasserführung der Oder, unterworfen ist. Zwischen der von Süden an den Boracksee herangeführten Kanalstrecke und diesem See selbst wird die Schiffsschleuse eingeschaltet, deren Gefälle je nach dem Wasserstande des Sees bezw. der Oder etwa zwischen 8 und 10 m schwankt, bei mittlerem Wasserstande der Oder aber rund 9 m beträgt. Diese Schleuse soll nur einschiffig für einen Kahn von 1000 t Tragfähigkeit angelegt werden, da auf dem kurzen Stichkanal zwischen der Oder und Guben ein sehr lebhafter Schiffsverkehr nicht zu erwarten steht. Unmittelbar neben der Schleuse findet das Kraftwerk Platz, und zwar ist es zwischen einem als oberer Boracksee neu anzulegenden Speicherbecken und dem abzusenkenden alten Boracksee eingeschaltet. Für die Anlage dieses Speicherbeckens sind die Geländeverhältnisse sehr günstig. Durch einen Damm, dessen größte Höhe vom Wasserspiegel des Beckens bis zur Sohle 8 m beträgt, läßt sich der Abschluß leicht und sicher herstellen. Die Größe des Beckens gestattet bei der mittleren Wasserführung der Neiße von 30 cbm/sec. den Zufluß 12 Stunden lang aufzuspeichern, so daß das Kraftwerk in den übrigen 12 Stunden des stärkeren Kraftbedarfs mit der doppelten Wassermenge, also mit sechzig cbm/sec. betrieben werden kann. Bei dieser Betriebsweise beträgt die zeitweise Absenkung des Wasserspiegels im

Becken etwa 70 cm, so daß bei seiner tiefsten Lage noch nicht ein Zehntel des Gesamtgefälles verloren geht. Wegen der Schwankung des Wasserspiegels im Speicherbecken wird es durch ein besonderes wehrartiges Einlaufwerk vom Kanal getrennt, so daß sich die Spiegelschwankungen nicht auf diesen übertragen.

Das geplante Kraftwerk, dessen Jahreserzeugung gemäß den Beobachtungen über die Wasserführung der Neiße und über die Wasserstände der Oder mindestens 13 Millionen Kwst. betragen wird, bildet einen wesentlichen Teil der gesamten Anlage. Nur mit Hilfe dieser Wasserkraftgewinnung wird es möglich sein, das Unternehmen genügend ertragreich zu gestalten, da, wie erwähnt, mit einem besonders starken Verkehr auf dem Kanal nicht gerechnet werden kann. Der im Kraftwerk erzeugte Strom wird voraussichtlich in das Leitungsnetz des gleichen Elektrizitätsunternehmens eingeführt, das jetzt schon die Stadt Guben versorgt und bereits Pächter der vorhandenen städtischen Wasserkraftanlage ist. Für dieses Unternehmen wird es besonders vorteilhaft sein, wenn zu seinen übrigen Krafterzeugungsanlagen noch eine speicherfähige, größere Wasserkraftanlage hinzutritt, deren Inanspruchnahme in der Regel auf die Zeit des Spitzenbedarfs beschränkt werden kann.

Der Anschlußkanal von Guben zur Oder, dessen Gesamtlänge nur 12 km beträgt, kann nach dem Vorstehenden als eine glückliche Vereinigung von Schiffahrtskanal und Wasserkraftanlage angesehen werden. Allerdings zwingt diese Vereinigung dazu, dem Werkkanal einen großen, flachen Querschnitt zu geben, wie er für die 1000-t-Schiffahrt üblich ist. Dies bringt wiederum den Vorteil mit sich, daß selbst bei der höchsten für den Kanal vorgesehenen Wasserführung von 60 cbm/sec. nur eine Wassergeschwindigkeit von etwa 0,7 m/sec. auftritt und somit weder für die Schiffe noch für das Kanalbett Gefahren entstehen. Außerdem hat das geringe Gefälle im Kanal zur Folge, daß fast der gesamte Höhenunterschied zwischen dem Unterwasser am alten Gubener Stadtwehr und der Oder im Kraftwerk ausgenutzt werden kann. Die erhöhten Kosten des Grunderwerbs, die durch die große Spiegelbreite des Kanals bedingt werden, spielen keine erhebliche Rolle, da das vom Kanal durchschnittene Gelände fast durchweg ziemlich geringwertig ist. Außerdem befindet es sich auf etwa ⅓ der gesamten Kanallänge bereits im Besitze der Stadt Guben. Eingehende Kostenanschläge und Ertragsberechnungen befinden sich in Arbeit; wegen der hier vorliegenden günstigen örtlichen Verhältnisse steht zu erwarten, daß sie zu einem befriedigenden Ergebnis führen, und daß somit dieser verhältnismäßig bescheidene Kanalplan trotz der schwierigen Zeitverhältnisse doch ziemlich bald verwirklicht werden kann. Die Stadt Guben, die wegen ihrer landschaftlichen Reize schon jetzt als die „Perle der Niederlausitz" bekannt ist, würde damit zugleich als Hafen der gesamten Lausitz eine erhöhte Bedeutung erlangen und dem Wasserstraßennetz einen neuen Verkehr zuführen.

Der Ausbau der Oberrheinstrecke Basel—Konstanz als Kraftquelle und Großschiffahrtsstraße.

Von H. Braun, Konstanz.

Die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg in der Frage der Fortführung der Großschiffahrtsstraße auf dem Rhein über Straßburg hinaus bis Basel getroffene höchst eigenartige Entscheidung hat auch die Frage akut werden lassen, welchen Einfluß diese Entscheidung auf den Ausbau der Rheinstrecke Basel—Konstanz haben werde. Naturgemäß hängt die Ausführung dieses Projektes mit der Verwirklichung des Planes der Fortführung des Großschiffahrtsweges von Straßburg bis Basel eng zusammen. Wenn auch der Ausbau der Strecke Basel—Bodensee zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße und die spätere Kanalverbindung Bodensee—Donau nur hinausgeschoben, aber nicht wird verhindert werden können — auf welche Weise auch die Großschiffahrt nach Basel gelangen mag —, so haben alle Bodenseeuferstaaten doch ein ganz hervorragendes Interesse daran, daß sich die Schiffahrt bis Basel auf dem freien Rhein abwickelt und nicht über das Hoheitsgebiet eines fremden Staates geleitet wird. Nicht weniger müssen sie darauf bedacht sein, daß die Schiffahrt ohne Schwierigkeiten, Hemmungen und Verzögerungen erfolgen kann, was aber nach dem Urteil hervorragender Schiffahrtssachverständiger der Fall wäre, wenn sie gezwungen würde, den Weg über einen Rheinseitenkanal zu nehmen. Wird doch die Fahrt auf dem Kanal etwa doppelt so viel Zeit in Anspruch nehmen wie auf dem regulierten Rhein. Ferner würden durch die infolge der bei den zahlreichen Stauwehren vorzunehmenden Durchschleusungen zu bezahlenden Gebühren die Frachtkosten nicht unwesentlich verteuert werden.

Es haben somit neben der Schweiz, die in den Basler Hafenanlagen riesige Kapitalien investiert hat, namentlich auch Baden, Württemberg, Bayern und Vorarlberg ein vitales Interesse an einer baldigen Regulierung der Rheinstrecke Konstanz—Basel.

Zu diesen Interessen kommen bei Baden noch andere Gründe, die bereits bei einer Tagung der Oberrheinschiffahrtsinteressenten am 4. April d. J. in Freiburg eingehend erörtert worden sind und die Schädigung der badischen Landwirtschaft und Fischerei durch die zeitweise Trockenlegung des Rheinbettes infolge Ableitung des Wassers in einen Seitenkanal zum Gegenstand haben.

Die Notwendigkeit für die baldige Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel besteht außerdem auch für die Rheinschiffahrt selbst, sodaß die zunächst beteiligten Staaten Deutschland und die Schweiz unbedingt sich schleunigst wegen der Aufbringung der auf 50 Millionen Mark veranschlagten Kosten in Verbindung setzen und eine Verständigung hierüber herbeiführen sollten. Es werden jetzt schon sehr bedeutende Summen für die Durchführung anderer, viel teurerer Kanalprojekte aufgewendet, obgleich die Wirtschaftlichkeit dieser Bauten noch von manchen Seiten stark angezweifelt wird und ihre Vollendung noch fraglich erscheint.

Eine Aufbringung des Betrages von 50 Millionen Mark durch Deutschland und die Schweiz für den Ausbau des oberen Teiles der bedeutendsten Schiffahrtsstraße Europas, von dem das wirtschaftliche Gedeihen großer Gebietsteile abhängt, sollte sich wohl ermöglichen lassen.

Wird an die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg-Basel herangetreten, so erhebt sich die seit Jahren von der Nordostschweiz, von Vorarlberg und den an den Bodensee und Oberrhein angrenzenden süddeutschen Staaten seit Jahren vertretene Forderung des gleichzeitigen Ausbaues der 165 km langen Rheinstrecke Basel—Konstanz.

Sie wird in der Hauptsache durch den Einbau von Schleusen bei den ohnehin für die Ausnützung der riesigen Wasserkräfte herzustellenden Stauwehre schon den Zwecken der Großschiffahrt erschlossen, und nur die Umgehung des Rheinfalles, für welche bereits aus 16 Projekten drei zur engeren Auswahl ausgeschieden worden sind, erfordert neben den erwähnten Schleusenanlagen noch höhere Aufwendungen.

Die Kraftwerke Niederschwörstadt, Dogern und Reckingen werden im Laufe der nächsten Jahre erstellt werden, worauf an den Umbau des Kraftwerkes Alt-Rheinfelden bezw. an den Bau der Kraftanlage Neu-Rheinfelden nach den Konzessionsbedingungen herangetreten werden muß.

Als ein Gebot der Stunde ist zu bezeichnen, daß jetzt schon die beteiligten Staaten, Gemeinden und Schiffahrtsinteressenten sich über die Beschaffung der Mittel für den Einbau der zunächst unbedingt notwendigen Schleusen bei den Kraftwerken und für die Rheinfallumgehung klar werden und die hierzu erforderlichen Schritte unternehmen.

Bei einem entschiedenen Handeln und bei gutem Willen ist nicht daran zu zweifeln, daß der Versuch zu einem Erfolg führen wird und daß in absehbarer Zeit eine schiffbare Wasserstraße entsteht, die nicht nur etwa 800 000 PS billige hydroelektrische Energiemengen spendet, sondern auch einen äußerst vorteilhaften Transportweg darstellt, der in segenbringender Weise eine ungeahnte wirtschaftliche Entwicklung der an den Oberrhein und Bodensee grenzenden Länder gewährleistet.

Eine Wandlung in der Rechtsgültigkeit der Oder-Internationalisierung.

Von Professor Dr. Rich. Hennig, Düsseldorf.

Bekanntlich ist im Versailler Diktat mit den wichtigsten anderen deutschen Strömen auch die Oder internationalisiert worden, und zwar, gemäß Art. 331, gleich „von der Mündung der Oppa ab", d. h. genau von der Grenze des alten Oesterr.-Schlesien an und weit über den Beginn ihrer Schiffbarkeit hinaus, der bekanntlich erst bei Cosel zu finden ist. Da die Oder, von ihrem alleräußersten, praktisch belanglosen Quellauf abgesehen, in ungewöhnlich hohem Maße ein nur auf einen einzigen Staat beschränkter großer Strom ist, da ihre sämtlichen Ufer nicht nur ausschließlich zu Deutschland, sondern sogar ausschließlich zu Preußen gehörten, war ihre Internationalisierung von vornherein eine sachlich durch nichts gerechtfertigte, rein machtpolitische Vergewaltigung. Da nun freilich mit der Oder selbst auch ihre wichtigen rechten Nebenflüsse, die Warthe mit der Netze, von der Internationalisierung betroffen sind, die nach Polen hineinführen, und da jetzt Polen sich weigert, die Internationalisierung für die in seinem augenblicklichen Hoheitsgebiet verlaufenden Stromstrecken der Warthe und Netze anzuerkennen, scheint der Augenblick gekommen zu sein, wo rein rechtlich einmal nachgeprüft werden muß, wie weit sich eigentlich die Internationalisierung der Oder und ihrer schiffbaren Seitenflüsse erstreckt. Das Versailler Dokument ist in dieser Hinsicht nämlich keineswegs eindeutig und kann nur im Zusammenhang mit der gesamten völkerrechtlichen Materie der Internationalisierung von Binnenwasserstraßen richtig verstanden werden.

Zunächst einmal bestimmt Art. 331, daß außer den darin aufgeführten Flüssen Elbe, Moldau, Oder, Memel und Donau auch internationalisiert sei:

> „jeder schiffbare Teil dieser Flußnetze, welche mehr als einem Staate als natürlicher Zugang zum Meere dienen . . . ." (amtlicher deutscher Wortlaut).

In der Ausdeutung dieser Vorschrift hat sich nun schon ein Meinungsstreit ergeben. „Schiffbare Teile" des Flußnetzes der Oder sind Warthe und Netze natürlich von jeher in beträchtlichem Umfange gewesen. Die Netze ist seit rund $1\frac{1}{2}$ Jahrhunderten bis zur Einmündung des Bromberger Kanals und sogar bis zum Goplo-See südlich Inowrazlaw (Hohensalza), dem sie entspringt, von Schiffen befahren worden, die Warthe hingegen bis Konin, ja sogar bis Sieradz im alten Kongreßpolen. Es sollte daher eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, daß die Netze ganz und die Warthe bis Konin oder Sieradz ebenfalls der Internationalen Oderkommission unterstehen (was notabene gerade die heute polnischen Flußläufe ganz besonders nötig hätten). Polen aber hat sich bisher mit Erfolg gegen die Internationalisierung „seiner" Flußläufe gewehrt, ja, es gesteht sogar nicht einmal die heute fast überall konzedierte „Freiheit der Schiffahrt" für fremde Flaggen zu, verbietet vielmehr ausdrücklich jeder nichtpolnischen, d. h. deutschen Schiffahrt, die Befahrung der polnischen Flußläufe und hat nur für die Warthe bis Posen hinauf, auf englischen Druck hin, eine Ausnahme zugestehen müssen. Rechtlich stützt es seinen Widerspruch gegen die Internationalisierung auf eine von der deutschen Auffassung abweichende Auslegung des oben genannten Art. 331. Polen behauptet, der Sinn laute: „jeder mehr als einem Staat als Zugang zum Meere dienende, schiffbare Teil dieser Flußnetze", Deutschland dagegen interpretiert: „jeder schiffbare Teil dieser mehr als einem Staate als Zugang zum Meere dienenden Flußnetze." Der maßgebende französische Wortlaut ist doppeldeutig. Polen sagt nun „mehr als einem Staate" bieten ja nur die preußische Warthe und Netze einen „Zugang zum Meere"; nur diese preußischen Stromstrecken unterliegen daher der Internationalisierung, — die polnischen Flußläufe kommen hierfür nicht in Betracht, da sie nur einem Staate, dem polnischen, Zugang zum Meere gewähren. Die Auslegung des Art. 331, zumal in dieser merkwürdigen Form, bleibt, wie gesagt, zweifelhaft. Zunächst aber hat Polen seinen Willen durchgesetzt: die Internationale Oderkommission läßt ihre Kompetenzen an der gegenwärtigen polnischen Staatsgrenze Halt machen; und am Netzeufer bei Usch, dort, wo das polnische Gebiet beginnt, kann sich ein großes Schild breit machen, das deutschen Schiffen die Weiterfahrt, bei Strafe der Beschlagnahme, glattweg untersagt! Nur auf der Warthe hat Polen, auf englischen Druck hin, fremden Schiffen die Fahrt wenigstens bis Posen zugestehen müssen.

Angesichts solcher mittelalterlichen Rückständigkeit ist es unbedingt notwendig, die Rechtslage nachzuprüfen und dem polnischen Standpunkte energisch auf den Zahn zu fühlen. Es zeigt sich dann, daß die polnischen Ansprüche unter gar keinen Umständen rechtlich haltbar sind. Polen übersieht nämlich (vielleicht nicht ohne Absicht), daß im Versailler Diktat noch einige weitere Grundsätze festgelegt sind, die für die Beurteilung des Tatbestandes entscheidend ins Gewicht fallen, deren Ausdeutung aber nur möglich ist, wenn man die gesamte Materie einigermaßen beherrscht.

Von größter Bedeutung ist hier vor allem der Versailler Artikel 338, in dem es heißt:

> „Die in den Artikeln 332 bis 337 festgesetzte Ordnung (für die Schiffahrt auf den internationalisierten Flüssen) wird durch diejenige ersetzt, welche festgelegt wird in einem durch die alliierten und assoziierten Mächte zu treffenden und durch den Völkerbund zu ge-

nehmigenden allgemeinen Abkommen über die schiffbaren Wasserstraßen, deren internationalen Charakter dieses Abkommen anerkannt. Dieses Abkommen wird besonders auf die Gesamtheit oder einen Teil der obenerwähnten Flußgebiete der Elbe, Oder, Memel und Donau, ebenso wie auf die anderen Teile der gedachten Flußnetze Anwendung finden, die in einer allgemeinen Erläuterung einbegriffen sein werden."

Das hier erwähnte „allgemeine Abkommen" und auch die „allgemeine Erläuterung" sind inzwischen erschienen. Ihre unbedingte Anwendbarkeit auf die Oder und ihre Nebenflüsse ist im Art. 338 mit denkbarster Bestimmtheit ausgesprochen worden und kann von Polen jetzt um so weniger bestritten werden, als am 28. Juni 1919 die Herren Dmowski und Paderewski das Versailler Dokument im Namen des polnischen Freistaates unterzeichnet, also auch jenen Art. 338 als verbindlich anerkannt haben.

Das „allgemeine Abkommen" über die „Schiffahrtsstraßen von internationalem Interesse" ist bekanntlich als Teil eines größeren Verkehrsabkommens in Barcelona am 20. April 1921 zwischen Vertretern von 43 Staaten abgeschlossen werden. Zwar ist es bisher von den meisten jener 43 Regierungen noch nicht ratifiziert und bisher nur von insgesamt 16 Staaten als verbindlich anerkannt worden (das Zusatzabkommen sogar nur von 13 Staaten). Auch Polen hat bisher nur den auf die Freiheit des Transitverkehrs bezüglichen Teil jenes Abkommens ratifiziert (8. Oktober 1924), nicht dagegen den Teil, der von den internationalen Wasserstraßen handelt; ebenso steht Deutschlands Ratifizierung noch aus. Für den vorliegenden Fall ist dies jedoch ganz gleichgültig; denn beide Staaten haben durch die Unterschrift von Versailles die Rechtsgültigkeit der Barcelonaer Beschlüsse für das Flußnetz der Oder, wie sie im Art. 338 verfügt worden ist, bedingungslos à priori anerkannt, ebenso die „Ersetzung" der in Versailles provisorisch festgelegten Einzelheiten durch die definitiven Regelungen des „allgemeinen Abkommens".

Demgemäß sind die z. T. etwas unklaren Bestimmungen des Versailler Art. 331, die den Umfang der Internationalisierung des Wasserstraßennetzes der Oder festsetzen und (wie wir gesehen haben) strittig erscheinen lassen, nunmehr genau zu formulieren. Vor allem ist die endgültige Fassung und Bedeutung des Ausdrucks „welche mehr als einem Staate als natürlicher Zugang zum Meere dienen" nunmehr möglich. In Barcelona hat man zunächst die Zweideutigkeit des Begriffes „Zugang zum Meere" erkannt, die jetzt den Polen als willkommener Vorwand für die Verweigerung der internationalen Kontrolle auf Warthe und Netze dient, und eine bedeutend präzisere Formulierung gewählt, die Mißdeutungen ausschließt. Es heißt im Art. 1 des Abkommens über die „Schiffahrtsstraßen von internationalem Interesse':

„ . . . Als Schiffahrtsstraßen von internationalem Interesse werden betrachtet:

„Jeder zum und vom (!) Meere natürliche schiffbare Teil eines Wasserweges, der in seinem zum und vom Meere natürlich-schiffbaren Lauf mehrere Staaten trennt oder durchfließt, ebenso jeder Teil eines anderen zum und vom Meer natürlich-schiffbaren Wasserweges, der einen mehrere Staaten trennenden oder durchfließenden Wasserweg mit dem Meere verbindet."

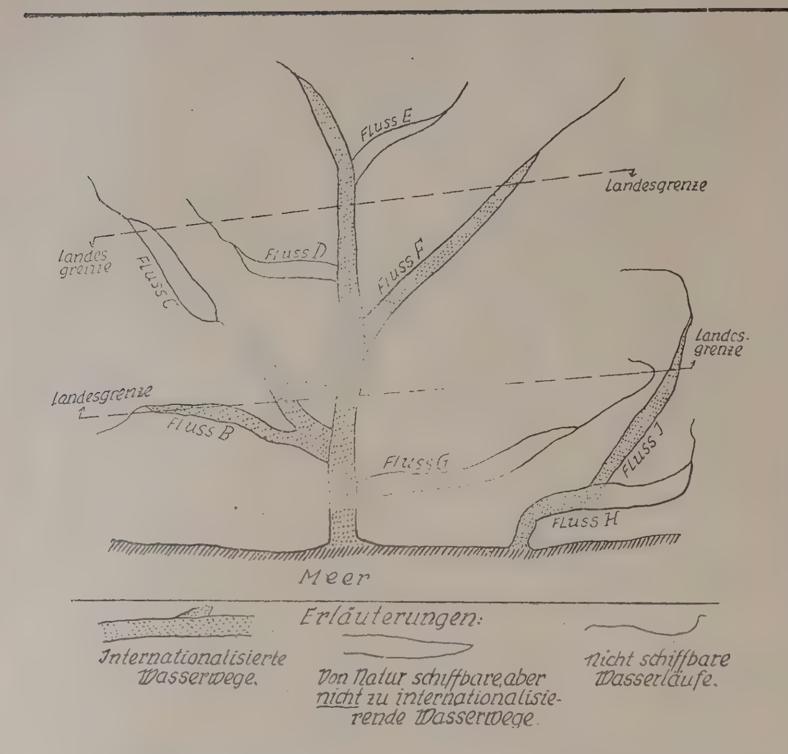
Mit dieser klaren Feststellung, deren sofortige Anwendbarkeit auf das schiffbare Wasserstraßennetz der Oder keinesfalls bestritten werden kann, ist die Möglichkeit gegeben, alle Vorwände und Rechtsverdrehungen Polens aus dem Felde zu schlagen, ja, darüber hinaus wertvolle alleinige Hoheitsrechte Deutschlands auf einzelnen Teilen der Oder zurückzuerobern, kurzum den Herrschaftsbereich der Internationalen Oderkommission endgültig und einwandfrei klar zu umgrenzen.

Zunächst einmal zwingt das Abkommen von Barcelona, mag es von Deutschland und Polen ratifiziert werden oder nicht, die Internationalisierung des Hauptstromes Oder selber einer teilweisen Revision zu unterziehen. Das Versailler Diktat, das diese Internationalisierung „von der Mündung der Oppa" ab ausgesprochen, das aber freiwillig die damals noch nicht bekannten Vereinbarungen des „Allgemeinen Abkommens" als höhere und maßgeblichere Instanz im Art. 338 anerkannt hat, stimmt mit dem Abkommen von Barcelona nicht in allen Punkten überein. muß ihm also nunmehr angepaßt werden.

So kann vor allem die Internationalisierung bis zur Oppa hinauf nicht bestehen bleiben. Maßgeblich für eine so weite Ausdehnung des Internationalisierungsbegriffes war vor allem die in Versailles gehegte Erwartung, daß ganz Oberschlesien mit dem Oberlauf der Oder bis etwa Oppeln an Polen fallen und somit in der Tat die schiffbare Oder ein Fluß sein werde, der „verschiedene Staaten trennt oder durchfließt". Nur unter dieser Voraussetzung war eine bis zur Oppamündung hinaufgehende Internationalisierung der Oder sachlich zu rechtfertigen. Die Voraussetzung ist dann bekanntlich infolge der Volksabstimmung in Oberschlesien nicht erfüllt worden; damit fällt aber auch die in Versailles „auf Vorschuß" gezogene Schlußfolgerung weg, denn Polen ist weder Anlieger der Oder selbst, noch eines schiffbaren schlesischen Nebenflusses geworden. Nicht einmal an den schiffbaren Klodnitz-Kanal, der das oberschlesische Industrierevier mit dem Oderhafen Kosel verbindet, ist Polen vorgedrungen, da dieser Kanal erst beim deutschen Gleiwitz beginnt. Somit fehlt in den Barcelonaer Beschlüssen jede völkerrechtliche Voraussetzung, eine bis tief nach Schlesien hineinreichende Internationalisierung der Oder aufrecht zu erhalten. Vielmehr ist auf Grund der Vereinbarungen jenes allgemeinen Abkommens, das die Bestimmungen von Versailles „ersetzen" soll, eine Internationalisierung der Oder über Küstrin hinaus unzulässig und daher rechtsungültig.

Zum Beweise hierfür sei hingewiesen auf die nachstehend reproduzierte, sehr klare Kartenskizze, die den für die Barcelonaer Konferenz bestimmten „vorbereitenden Dokumenten" der vom Völkerbund veröffentlichten „Conférence générale des Communications et du Transit" zwischen S. 64 und S. 65 beigegeben ist. Daraus geht einwandfrei klar hervor, daß ein schiffbarer Hauptfluß, der in seinem ganzen Laufe einem einzigen Staate angehört, dessen einer Nebenfluß aber eine in einen anderen Staat führende Schiffahrtsstraße darstellt, nur so weit der Internationalisierung unterliegt, als er beiden Staaten einen Zugang vom Meere aus gewährt! Der Fluß H und I der Skizze entsprechen absolut genau dem Beispiel der Oder und der Warthe—Netze. Die Erläuterung besagt aber ausdrücklich:

„Der Fluß H (Oder) ist international vom Meere bis zum Punkt h (Küstrin-Warthemündung); als Teil eines Wasserweges (Oder), der an sich, gemäß der gegebenen Begriffsbestimmung, nicht der Internationalisierung unterliegt, der aber mit dem Meere den unter jene Definition fallenden Fluß I (Warthe) verbindet."



Das erläuternde Beispiel k a n n gar nicht besser auf die an der Oder herrschenden Verhältnisse zutreffen. A u f G r u n d d i e s e r T a t s a c h e k a n n D e u t s c h l a n d d i e B e s c h r ä n k u n g d e r O d e r - I n t e r n a t i o n a l i s i e r u n g a u f d i e n ö r d l i c h e O d e r v o n d e r M ü n d u n g b i s K ü s t r i n f o r d e r n.

Zwar ist dem Abkommen von Barcelona eine aus acht Artikeln bestehende, einleitende Ausführungsbestimmung beigegeben worden, deren Art. 2 auf französisches Verlangen folgende Fassung erhalten hat:

„Das vorliegende Uebereinkommen findet keine Anwendung auf die Rechte und Pflichten, die sich aus den Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages vom 28. Juni 1919 ergeben . . .“

Als U e b e r g a n g s bestimmung mag dieser Vorbehalt gelten. Wenn aber der Genfer Völkerbund, unter dessen Auspizien der Vertrag von Barcelona geschlossen worden ist, dem vielfach erhobenen und leider begründeten Vorwurf, er sehe keine überparteiliche Organisation und messe mit verschiedenem Maßstab gemäß den aus Paris und London kommenden Weisungen, nicht neue Nahrung zuführen will, wird er schleunigst dafür sorgen müssen, daß seine eigenen klug erdachten i n t e r n a t i o n a l e n G r u n d s ä t z e n i c h t m i t A u s n a h m e b e s t i m m u n g e n g e g e n e i n z e l n e S t a a t e n b e l a s t e t bleiben, da ihnen sonst die nötige Autorität nicht dauernd gewährleistet werden kann. Wenn eine „Liga der Nationen“ Staaten mit größeren und Staaten mit minderen Rechten in ihren Entschließungen kennt, wird sie ihrem Ansehen schließlich das Grab graben.

Die Angelegenheit der Internationalisierung des Hauptstromes der Oder und die Nachprüfung, ob die Internationalisierung des Stromes südlich von Küstrin mit den Barcelonaer Grundsätzen in Einklang zu bringen ist, ist immerhin eine cura posterior. Dringlicher ist zunächst die Anwendung des Abkommens von Barcelona auf die seitlichen Wasserstraßen, die nach Polen hineinführen. Die Internationale Oderkommission hat allen Grund, im Hinblick auf den Versailler Artikel 338 selber festzustellen, wie weit ihre rechtlichen Kompetenzen nach Osten reichen. Unter den sieben in der Kommission vertretenen Staaten befinden sich drei, die den Vertrag über die Schiffahrtsstraßen von internationalem Interesse bereits ratifiziert haben, die also ohne weiteres an die dort vereinbarten Definitionen gebunden sind und demgemäß jede damit übereinstimmende deutsche Forderung unterstützen m ü s s e n, wenn sie nicht vertragsbrüchig werden wollen. Es sind dies Dänemark (Ratifizierung am 13. November 1922), Großbritannien (2. August 1922) und die Tschechoslowakei (8. September 1924). Schweden dürfte vermutlich bald folgen, nachdem es die anderen Teile der Barcelona-Akte bereits am 19. Januar 1925 ratifiziert hat. Doch auch wenn dies wider Erwarten nicht geschehen sollte, würde Preußen mit jenen drei anderen Staaten schon eine Mehrheit in der Oderkommission bilden können und Schweden würde sich wohl bestimmt als fünfter, auch ohne voraufgegangene Ratifizierung. anschließen. Doch auch ohne Abstimmung in der Kommission würden sich die beiden übrigbleibenden Staaten, Polen und Frankreich, die sich einer Ausdehnung der Internationalisierung auf polnische Wasserstraßen am liebsten widersetzen möchten, ohne Vergewaltigung völkerrechtlicher, vom Völkerbund sanktionierter Grundsätze, nicht gegen diese Ausdehnung der Internationalisierung stimmen können, weil eben der Versailler Artikel 332 à priori die Abmachungen von Barcelona als a l l e i n entscheidend für das Odersystem anerkannt und verkündet hat.

Sowohl die Warthe wie die Netze sind vom Meere aus auf einer natürlich-schiffbaren, internationalen Wasserstraße zu erreichen, durchziehen zwei Staaten und sind Seitenflüsse eines nur in Deutschland fließenden Hauptstromes. Sie entsprechen daher genau dem Fluß I der Skizze. Diese zeigt unzweideutig, daß dann der g a n z e zusammenhängende schiffbare Teil der Nebenflüsse in b e i d e n Staaten der Internationalisierung zu unterliegen hat!! E s i s t d e m n a c h n i c h t d e r l e i s e s t e Z w e i f e l m ö g l i c h, d a ß i n d e m b e r e i t s i n t e r n a t i o n a l i s i e r t e n O d e r s y s t e m d i e W a r t h e b i s K o n i n b e z w. S i e r a d z u n d d i e N e t z e b i s z u m G o p l o s e e (e i n s c h l i e ß l i c h!), d. h. a l s o v o l l s t ä n d i g, z u i n t e r n a t i o n a l i s i e r e n i s t, r i c h t i g e r g e s a g t, d a ß d i e M a c h t b e f u g n i s d e r I n t e r n a t i o n a l e n O d e r k o m m i s s i o n s i c h s c h o n g e g e n w ä r t i g b i s z u d e n g e n a n n t e n g e o g r a p h i s c h e n P u n k t e n e r s t r e c k t. Der bisher fälschlich respektierte polnische Einwand, daß die polnischen Flußstrecken von Konin bis zur deutschen Grenze und vom Goplosee bis Usch ja nicht, gemäß dem Versailler Artikel 331, „mehr als einem Staate als natürlicher Zugang zum Meere dienen“, ist gänzlich abwegig, da eben der Artikel 331 durch das Abkommen von Barcelona und dessen „allgemeine Erläuterung“ „ersetzt“ worden ist. Ueberdies steht ausdrücklich zu lesen in den „Documents préparatoires“ der Barcelona-Konferenz, Seite 68:

„Der Ausdruck „v o m Meere aus“ ist dem Ausdruck „z u m Meere“ vorgezogen worden.“

Diese Definitionsänderung muß selbstredend auch auf den Versailler Artikel 331 angewandt werden, womit der polnische Vorwand gegenstandslos wird. In Barcelona hat man ja schließlich gar die Fassung: „z u m und v o m Meere“ (vers et depuis la mer) gewählt.

So weit ist also die internationale Rechtslage über jeden Zweifel erhaben, und es kann nur der Erwartung Ausdruck gegeben werden, d a ß d i e z w a n g s l ä u f i g e n K o n s e q u e n z e n s o b a l d w i e i r g e n d m ö g l i c h i n d i e P r a x i s u m g e s e t z t w e r d e n, zumal da der Völkerbunds-Ausschuß der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs vor kurzem schon verfügt hat, Warthe und Netze fielen unter das Abkommen von Barcelona.

Eine besondere Betrachtung verdient noch die völkerrechtliche Stellung des B r o m b e r g e r K a n a l s. Dieser war bekanntlich auf Grund des preußischen Kanalgesetzes vom 1. April 1905 einem großzügigen Neubau unterzogen worden und wurde 1914, fast gleichzeitig mit

dem Kriegsausbruch, dem Betrieb übergeben. Er verläuft von der Netze zur Brahe, zwischen Nakel und Bromberg, und ist zusammen mit dem ganzen umgebenden Gebiet 1919 unter polnische Herrschaft geraten. Er ist eines der bedauernswertesten Opfer der „polnischen Wirtschaft" geworden, denn er befindet sich in einem derartigen Zustande des Verfalls, daß seine Benutzung kaum noch möglich ist. Da er die einzige und daher außerordentlich wichtige Schiffahrts-Uebergangsstraße zwischen der Oder und der Weichsel und somit ein unentbehrliches Zwischenglied in der großen Binnenschiffahrtsverbindung von der Elbe bis zur Memel, von Hamburg bis Kowno und Warschau darstellt, würde es von allergrößtem Wert sein, auch diesen Kanal der polnischen Wirtschaft zu entziehen und ihm die Möglichkeit der Segnungen einer internationalen Betreuung zu verschaffen. Sind nun irgendwelche rechtlichen Voraussetzungen hierfür gegeben?

Die Antwort kann wieder nur das hier allein gültige Abkommen von Barcelona geben. Die Möglichkeit, einen wichtigen Schiffahrtskanal, der die einzige Verbindung zwischen zwei Stromsystemen bildet, unter internationale Kontrolle zu stellen, ist durch das Versailler Dokument gewiesen worden, indem es sowohl den auf rein deutschem Boden verlaufenden, künftigen Rhein-Donau-Kanal für internationalisiert erklärt (Art. 331, letzter Abschnitt), wie auch den etwaigen künftigen Rhein-Schelde-Kanal (Art. 361). In den Barcelonaer Abmachungen findet sich jedoch keine direkte Handhabe, künstliche Wasserstraßen unter internationale Kontrolle zu bringen, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß die oben mitgeteilte Definition „alle Teile eines anderen Wasserweges, die vom Meere her natürlich erreichbar sind und einen Wasserweg mit dem Meere verbinden", bei etwas weitherziger Auslegung auf den Bromberger Kanal Anwendung finden könnte, da er einen internationalisierten, vom Meere her natürlich erreichbaren Wasserweg, die Netze, in höchst bedeutsamer anderer Weise mit dem Meere, nämlich Danzig, verbindet. Ueberdies betrifft ja die Barcelona-Akte nicht nur Flüsse und Seen, sondern Schiffahrtsstraßen „von internationalem Interesse", und zu diesen gehört der Bromberger Kanal zweifellos.

Grundsätzlich ist es jedenfalls äußerst bemerkenswert, daß der genannte Fachausschuß des Völkerbundes bereits entschieden hat, mit der Warthe und der Netze müsse auch der Bromberger Kanal unter die Bestimmungen der Barcelona-Akte fallen!! Ob dies heißt, daß er internationalisiert ist und der Jurisdiktion der Oberkommission untersteht, bleibe dahingestellt. In jedem Falle aber treffen einige andere Abschnitte der Barcelona-Akte auch auf einen unter polnischer Souveränität verbleibenden Bromberger Kanal zu. In der Erläuterung zum Artikel 9 (jetzt 10) des Abkommens über die internationalen Wasserwege steht nämlich, unter Zustimmung aller am Abkommen beteiligten Staaten, ohne Beschränkung auf internationalisierte Wasserstraßen zu lesen (Documents préparatoires, S. 76):

> „Die Kommission hat allen hohen vertragschließenden Staaten das Recht zugestanden, von den Uferstaaten die Ausführung der zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt notwendigen Arbeiten zu verlangen. . . Bei der hervorragenden Wichtigkeit der Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit und den schweren Schädigungen, die die vereinzelte Nachlässigkeit eins Uferstaates haben kann, wird zugestanden, daß jeder Uferstaat verpflichtet werden kann, auf seinem Gebiet die notwendigen Arbeiten ausführen zu lassen, wobei die Arbeiten aber nur unter dem Vorbehalt einer Teilung der Kosten zwischen den interessierten Staaten, gemäß ihrem Interesse an den Arbeiten ausgeführt werden dürfen."

Der Artikel 10 der Akte selbst bestimmt für die „Schiffahrtsstraßen von internationalem Interesse":

> 1. „Jeder Uferstaat ist verpflichtet, einerseits sich aller Maßnahmen zu enthalten, die einen Eingriff in die Schiffbarkeit bedeuten oder die Leichtigkeit der Schiffahrt vermindern könnten, andererseits so schnell wie nur irgend möglich alle Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, sämtliche Hinderiisse und zufällige Gefahren für die Schiffahrt zu beseitigen."
>
> 2. Wenn diese Schiffahrt eine regelmäßige Fürsorge erfordert, hat jeder der Uferstaaten zu diesem Zwecke den anderen gegenüber die Pflicht, so schnell wie möglich, die Maßnahmen zu ergreifen, um die nötigen Arbeiten auf seinem Gebiet auszuführen, wobei jederzeit sowohl dem Zustande der Schiffbarkeit wie dem Wirtschaftsbedürfnis der von der Schiffahrtsstraße durchzogenen Gebiete Rechnung getragen werden muß.
>
> Mangels einer gegenteiligen Vereinbarung hat jeder der Uferstaaten das Recht, unter Anführung triftiger Gründe, von den Uferstaaten eine angemessene Beteiligung an den Kosten dieses Unternehmens zu verlangen.
>
> . . . .
>
> 5. . . . . Die Entscheidung über die Arbeiten steht der (Internationalen) Kommission zu."

In Betracht für den vorliegenden Streitfall der polnischen Flußstrecken und des Bromberger Kanals kommt vor allem noch der Art. 1 des Zusatzprotokolls, in dem es u. a. heißt, daß alle vertragschließenden Staaten verpflichtet seien, dafür zu sorgen, daß die Schiffahrtsstraßen,

> „die unter ihrer Souveränität oder ihrer Verwaltung stehen und nicht als solche von internationalem Interesse betrachtet werden, für die gewöhnliche Handelsschiffahrt von und zum Meer mit den an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen zugänglich sind bei vollkommener Gleichberechtigung in der Behandlung der Flaggen eines jeden Signatarstaates usw."

Nachdem der Völkerbunds-Fachausschuß entschieden hat, daß Warthe, Netze und Bromberger Kanal den Barcelonaer Bestimmungen unterliegen, mag sich also Polen drehen oder wenden, wie es will, es wird letzten Endes nicht der Feststellung entgehen, daß der jetzige Zustand unhaltbar, ungesetzlich und vertragswidrig ist. An einem guten Zustand des Bromberger Kanals samt der polnischen Netze und Brahe ist ja nicht nur Deutschland interessiert, sondern vor allem auch der Danziger Freistaat und vielleicht auch die Tschechoslowakei, der es kaum gleichgültig sein kann, ob von der Elbe und Oder her eine tadellose Binnenschiffahrts-Möglichkeit nach Danzig besteht oder nicht. Der Kanal ist zwar zurzeit ein polnisches Gewässer geworden, wenngleich Polen keinerlei Anteil an seiner Schaffung hat. Er ist aber seit 150 Jahren ein wichtiger und unentbehrlicher Bestandteil der internationalen Schiffahrt zwischen Oder und Weichsel und darüber hinaus geworden. Damit dürfte auch ein Gewohnheitsrecht an seinem dauernd guten Zustand geschaffen worden sein, wie zu Lande ein durch eine gewisse Zahl von Jahren regelmäßig benutzter Weg zum „öffentlichen" wird, dessen Erhaltung in gutem Zustande zu verlangen die Oeffentlichkeit berechtigt ist. Dazu kommt, daß Polen 1921 in einem Vertrag mit Deutschland sich verpflichtet hat, dem Durchgangsverkehr durch den „polnischen Korridor" zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland keine Schwierigkeiten zu bereiten. Daß zur Einhaltung dieser Verpflichtungen eine gute Fürsorge für die einzige vorhandene

durchgehende Wasserstraße gehört und daß die anderen Staaten berechtigt sind, den Inhalt der obigen letzten Zitate gegen Polen geltend zu machen, wenn es seine Nationalwirtschaft auf den Wasserstraßen (und ebenso den Eisenbahnstrecken — siehe das große Unglück von Preuß. Stargard am 1. Mai!) einreißen läßt, darüber wird ja wohl außerhalb Polens Einmütigkeit der Auffassungen herrschen. Auch wenn der Bromberger Kanal nicht internationalisiert wird, ist er doch eine „Wasserstraße von internationaler Bedeutung" und unterliegt daher dem bedeutsamen Art. 336 des Versailler Diktats, das von Polen mitunterschrieben und ratifiziert worden ist:

„Mangels einer besonderen Organisation bezüglich der Ausführung von Arbeiten zur Unterhaltung und Verbesserung des internationalen Teiles eines schiffbaren Wasserstraßennetzes ist der Staat verpflichtet, soweit angängig, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um alle Hindernisse und Gefahren für die Schiffahrt zu beseitigen und die Aufrechterhaltung der Schiffahrt unter guten Bedingungen sicherzustellen. Wenn ein Staat unterläßt, dieser Verpflichtung nachzukommen, kann jeder Uferstaat oder jeder in der etwa bestehenden internationalen Kommission vertretene Staat das Gericht anrufen, das zu diesem Zweck vom Völkerbund eingesetzt wird."

Als einen „internationalen Teil eines schiffbaren Wasserstraßennetzes" darf man die Netze mit dem Bromberger Kanal, der seit 150 Jahren der Schiffahrt zwischen Russisch-Polen und Deutschland gedient hat, in jedem Falle ansprechen. Zum mindesten dürfte es sich lohnen, alle Instanzen in Bewegung zu setzen, um Polen zur Erfüllung seiner kulturellen Verpflichtungen anzuhalten.

Deutschland sollte die gesamten Abkommen von Barcelona baldmöglichst ratifizieren, wozu es in der Lage ist, auch ohne Mitglied des Völkerbunds zu sein. Es hat ja an den Beratungen der Konferenz von Barcelona beobachtend teilgenommen und war dazu eingeladen, ohne in den Völkerbund eingetreten zu sein. Dem Barcelonaer Abkommen über die Freiheit des Transits ist es ja bereits am 9. April 1923 beigetreten. Sobald es auch dem Abkommen über die internationalen Wasserstraßen offiziell zustimmt (womit unseren Hoheitsrechten wirklich kein Abbruch mehr geschehen kann), sollte es sich die Vorteile des Abkommens zu eigen machen und Polen, wenn dieses störrisch bleibt, seine Pflichten zu erfüllen, auf dem Klagewege dazu zwingen. Zunächst hätte sich die Internationale Oderkommission mit der Angelegenheit zu beschäftigen, deren Votum Deutschland (bezw. Preußen) schon jetzt anrufen kann, bevor das Abkommen von Barcelona ratifiziert ist. Nötigenfalls haben noch das „Comité Permanent des Communications et du Transit" und zuletzt der „Cour Permanente de Justice International" als obere Instanzen in die Erscheinung zu treten. An Mittel und Wegen, ein widerstrebendes Polen zur Erfüllung seiner kulturellen Verpflichtungen zu zwingen, ist also wenigstens theoretisch kein Mangel.

Der erste Schritt aber ist die Revision der Oder-Internationalisierung, die im heutigen Stande der Dinge eine zwingende völkerrechtliche Notwendigkeit ist.

Der Hafen der Stadt Marienburg, Westpr.

Von Stadtbaurat Mollenhauer, Marienburg.

Schon einmal — zur Zeit der Blüte des Deutschritterordens — sah Marienburg an seinen Ufern Schiffe und Kähne liegen. Waren aller Art wurden ein- und ausgeladen, um entweder in die großen Speicher des Ordens zur Aufbewahrung gelagert zu werden oder im Notfalle aus diesen Speicheranlagen den einzelnen Bedarfsstellen zugeführt zu werden. Mit dem Untergang des Ordens verfiel das Schloß immer mehr. Heute sind die für damalige Zeiten gewaltigen Speicheranlagen im Gebiete des Vorschlosses an der Nogat verschwunden. Der Schiffsverkehr auf der Nogat behauptete sich auch weiterhin, bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts die eintretende Nogatversandung die Schiffahrt fast völlig einschlafen ließ. Nur ganz spärliche Anlegemöglichkeiten aus Holz vermittelten einen ganz geringen Umschlagsverkehr. Da setzte vor Kriegsausbruch die Regulierung von Weichsel und Nogat ein, die 1917 beendet war und versprach eine Neubelebung des Schiffsverkehrs. Leider hat der Versailler Vertrag diese Hoffnung zerstört, da sämtliche ehemaligen deutschen Häfen der Weichsel dem polnischen Reiche zugesprochen wurden.

In dieser Not entschloß sich der Magistrat von Marienburg, aus eigener Kraft eine neue Hafenanlage erstehen zu lassen. An einer neuen Stelle, zweieinhalb Kilometer unterhalb der Umschlagstelle des Ritterordens, ist heute der neue Marienburger Hafen im Betrieb mit 3,833 km Hafengeleise, 1,641 km Hafenstraßen, 0,374 km Bollwerk, 1 massiven Hafenlagerschuppen, 1 festen Zweitonnen- und 1 fahrbaren Dreitonnenkran. Ein weiterer massiver Lagerschuppen ist gerade im Bau. 99 896 qm Industriegelände sind an Unternehmungen aller Art vergeben. Weitere 300 000 qm stehen für industrielle Anlagen zur Verfügung. Der Verkehr im Hafen hat sich von 10 630 t im Jahre 1921 trotz der schlechten Konjunktur des verflossenen Jahres 1924 auf 22 765 t gesteigert. Einzelne Güterarten, wie Getreide, Kraftfuttermittel, Kohlen, Rohflachse usw. fehlen beim Hafenumschlag noch vollkommen. Es ist dies auf die Unkenntnis der Verkehrsmöglichkeiten des Marienburger Hafens zurückzuführen.

Daher seien die einzelnen Verkehrsmöglichkeiten kurz gestreift. Die Wasserwege seien als die weniger bekannten vorweg genommen:

Die Nogat aufwärts gelangt man durch die Schleuse bei Montauerspitze in das Stromgebiet der Weichsel, erreicht stromabwärts den Seehafen Danzig und damit die Verbindung mit sämtlichen Ost- und Nordseehäfen und — was wegen der Möglichkeit der Kohlentransporte besonders erwähnt sei — auch mit der Mündung des Rheins. Stromaufwärts gewinnt man Fordon und damit den Eingang zum Bromberger Kanal, der über Netze und Warthe bei Küstrin in das Stromgebiet der Oder führt; stromaufwärts führt die Oder in das oberschlesische Industriegebiet, stromabwärts erreicht man den Stettiner Hafen und über Hohensalza das Gebiet der märkischen Wasserstraßen mit dem Hauptverkehrs- und Handelspunkt Berlin. Von Marienburg nach Danzig verkehrt der 400-t-Kahn, auf den übrigen erwähnten Wasserstraßen der 140-t-Kahn. Während der Wasserweg nach Oberschlesien eine billige Zufuhr oberschlesischer Kohle gewährleistete, eröffnet der Gütertransport nach Stettin und Berlin die Möglichkeit, hauptsächlich Getreide unter Ausnutzung der jeweiligen Konjunktur der einzelnen Märkte nach Berlin bezw. Stettin zu werfen. Außerdem ist in gewissen Grenzen das gesamte Einflußgebiet der Weichsel als Hinterland für den

Marienburger Hafen zu betrachten, wie die augenblickliche Einfuhr von Holz nach Marienburg tatsächlich beweist.

Diesen Wasserstraßen steht ein ausgesprochen radikal von Marienburg ausstrahlendes Eisenbahnnetz von vier Groß- und zwei Kleinbahnlinien auf der anderen Seite gegenüber, und zwar die Großbahnstrecken

Marienburg—Marienwerder,
„ —Deutsch Eylau,
„ —Allenstein—Ortelsburg,
„ —Königsberg,

sowie die Kleinbahnstrecken

Marienburg—Tiegenhof—Danzig,
„ Wernersdorf—Liessau.

Das unmittelbare Hinterland beträgt rd. 1500 qkm und umfaßt die Gebiete um Stuhm, Marienwerder, Freystadt, Rosenberg, Christburg.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß bei geeigneter Konjunkturlage der Marienburger Hafen auch als Umschlagshafen für ein bedeutend größeres Hinterland in Frage kommt, für den Fall, daß die ostpreußischen Wasserstraßen für mit der Bahn von Polen kommende bezw. dorthin gehende Massengüter günstige Frachtbedingungen bieten, wie dies gerade augenblicklich der Fall ist.

Diese Betrachtungen zeigen, daß, ganz abgesehen von den nationalen Belangen, der Hafen von Marienburg aus national-ökonomischen Gründen notwendig ist. Erhärtet wird diese Behauptung durch die Tatsache, daß der Marienburger Hafen einer von den wenigen Häfen ist, deren Etat balanciert. Dabei sind die Hafen-, Liege- und Umschlagsgebühren billiger als in den anderen benachbarten Häfen östlich der Weichsel einschließlich Danzig.

Für das Jahr 1925 ist ein weiterer Ausbau des Hafens vorgesehen, sodaß im ganzen Liegeplätze für 11 Vierhunderttonnenkähne entstehen und eine tägliche Leistungsfähigkeit von 1440 t erzielt wird.

Die Vertiefung der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde.

Von Wasserbaudirektor Kieseritzky, Stettin.

Die Seeschiffahrtsstraße, welche den Hafen von Stettin mit der Ostsee verbindet, hat eine Länge von etwa 68 km. Sie wird der Reihe nach durch den Unterlauf der Oder (streckenweise Dammansch und Strewe genannt), die Fahrrinne durch das Stettiner Haff, die Kaiserfahrt, die Mellinfahrt und den Unterlauf der Swine gebildet. Die Swine ist der mittlere der drei Mündungsarme der Oder (Peene, Swine, Dievenow), welche sich aus dem Stettiner Haff in die Ostsee ergießen, Kaiserfahrt und Mellinfahrt sind künstliche Wasserläufe. Die Kaiserfahrt ist ein vor etwa 45—50 Jahren zum Zwecke der Abkürzung der Seeschiffahrtsstraße und zur Umgehung einiger für die Schiffahrt sehr ungünstiger Stellen im Unterlauf der Swine zwischen diesem und dem Haff hergestellter Kanal, die Mellinfahrt ein vor 25 Jahren gelegentlich einer Regulierung der unteren Swine entstandener, an die Kaiserfahrt unmittelbar anschließender Durchstich.

Die jetzige nutzbare Tiefe der Seewasserstraße beträgt 7 m unter mittlerem Wasserstand und ist im letzten Jahrzehnt des verflossenen Jahrhunderts geschaffen worden. Soweit besondere Baggerrinnen vorhanden sind, beträgt ihre Sohlenbreite auf dem Unterlauf der Oder 80 m, im Papenwasser 100 m, im Haff 150 m und in der Kaiserfahrt 130 m. Die Mellinfahrt, für welche seinerzeit eine Wasserspiegelbreite von 230 m vorgesehen war, ist bisher noch nicht auf die volle Breite ausgebaut. Man hat sich damit begnügt, eine Rinne von etwa 50 m in Sohlenbreite herzustellen und die weitere Verbreiterung der Kraft des Stromes überlassen. Die Mellinfahrt besitzt infolgedessen Querschnitte von sehr verschiedener Breite und Tiefe und ist auf einer Strecke von etwa 2 km zurzeit noch so schmal, daß ein Begegnen zweier großer Dampfer dort nicht möglich ist, was natürlich eine erhebliche Erschwerung der Schiffahrt zur Folge hat. Auch die Fahrrinne im Papenwasser ist wegen ihrer starken Krümmungen nur mit großer Vorsicht befahrbar.

Die Fahrwassertiefe von 7 m entspricht schon lange nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen des Stettiner Hafens. Größere Seedampfer müssen in Swinemünde leichtern, wenn sie die Fahrt bis Stettin fortsetzen wollen, und nehmen infolgedessen Frachten nach Stettin ungern an. Es setzten deshalb bereits im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts Bestrebungen auf weitere Vertiefung sowie auf Verbesserung der für die Schiffahrt ungünstigen Strecken des Fahrwassers, insbesondere auf Begradigung der stark gekrümmten Fahrrinne im Papenwasser, ein.

Die wiederholten Eingaben der Stadt Stettin und der Stettiner Kaufmannschaft hatten endlich den Erfolg, daß der preußische Landtag im Jahre 1913 eine Entschließung dahin faßte, daß die Staatsregierung ersucht werden sollte,

„unter entsprechender Heranziehung der Interessenten eine Begradigung und Vertiefung der Fahrstraße Stettin—Swinemünde auf mindestens 8 m durchzuführen."

Eine daraufhin bei der Regierung in Stettin im Jahre 1913 bearbeiteter Entwurf nahm infolgedessen in Aussicht:

1. die Ausbaggerung des Fahrwassers auf 8,7 m unter Mittelwasser,
2. neben einigen kleineren Begradigungen des Fahrwassers die Begradigung der Fahrrinne im Papenwasser in geradliniger Verlängerung der Haffrinne,
3. den Ausbau der Mellinfahrt auf die bereits früher vorgesehene Breite,
4. die Verbesserung der Befeuerung auf der Wasserstraße, um ihre sichere Befahrung bei Nacht auch großen Schiffen zu ermöglichen.

Eine Ausbaggerung auf 8,7 m unter Mittelwasser erschien notwendig, um die geforderte Mindesttiefe von 8 m bei allen für die Schiffahrt in Betracht kommenden Wasserstraßen zu gewährleisten.

Der Entwurf fand die Billigung der Staatsregierung und des Landtages, und im Haushalt für 1914 wurde die erste Baurate — die Gesamtkosten waren auf 10 200 000 Mark veranschlagt — zur Verfügung gestellt, nachdem die in dem Landtage zur Vorbedingung gemachte Heranziehung der Interessenten, als welche allein die Stadt Stettin und die Stettiner Kaufmannschaft in Frage kamen, sichergestellt war. Die Stadt Stettin hatte sich zur Vertiefung des städtischen Hafens und der im Stadtgebiet liegenden Strecke des Oderstromes auf 8,7 m und zur kostenlosen Hergabe des für Begradigungen und Abbaggerungen erforderlichen städtischen Geländes unterhalb des Stadtgebietes verpflichtet. Die Kaufmannschaft hatte in Erweiterung einer, bereits gelegentlich der Vertiefung des Fahrwassers auf 7 m übernommenen Garantieverpflichtung die Garantie für Deckung der vermehrten Unterhaltungskosten und der für Verzinsung und Tilgung von einem Viertel des aufzuwendenden Baukapitals erforderlichen Beträge aus den Befahrungsabgaben über-

nommen. Nähere Angaben über die zahlenmäßige Höhe dieser Garantieverpflichtung dürften hier zu weit führen und auch nicht interessieren, weil sie heute nicht mehr zutreffen.

Bald nach der Inangriffnahme der notwendigen Baggerarbeiten brach der Weltkrieg aus. Der Fortgang der Arbeiten wurde durch ihn stark beeinträchtigt, sie konnten — obgleich in den folgenden Jahren weitere, allerdings nur beschränkte Bauraten überwiesen wurden — nur langsam gefördert werden und kamen schließlich infolge Mangels an Arbeitskräften und an den für die Baggerbetriebe notwendigen Kohlen völlig zum Stillstand.

Nach dem Friedensschluß machte die ungünstige Finanzlage des Reiches, auf welche nach § 97 der Reichsverfassung auch die Wasserstraße Stettin-Swinemünde übergegangen war, zunächst die Ueberweisung nennenswerter Geldmittel für die Weiterführung der Arbeiten unmöglich, und es gewann bereits den Anschein, als würde trotz wiederholter, von dem Herrn Oberpräsidenten von Pommern lebhaft befürworteter Anträge der Kaufmannschaft und der Stadt Stettin die Durchführung des Entwurfes weiter hinausgeschoben, wenn nicht gar aufgegeben werden müssen. Dem tatkräftigen Eingreifen des jetzigen Reichsverkehrsministers, Herrn Dr. Krohne, ist es jedoch zu verdanken, daß die in dieser Beziehung entstandenen Befürchtungen sich nicht verwirklichten. Unmittelbar nach seiner Ernennung zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Ende 1923 nahm Herr Dr. Krohne entschieden Stellung zugunsten der Weiterführung der Arbeiten, wenn auch unter teilweiser Einschränkung des Entwurfes von 1913. Auf seine Anregung hin traten der Provinzialverband von Pommern, die Stadt Stettin und die Stettiner Kaufmannschaft zu der „Gesellschaft zum Ausbau der Seewasserstraße Stettin-Swinemünde" zusammen. Die Reichswasserstraßenverwaltung schloß mit dieser Gesellschaft einen Vertrag, nach welchem die Gesellschaft sich verpflichtete, den Ausbau der Wasserstraße nach einem festgesetzten Bauplan unter angemessener finanzieller Beteiligung des Reiches auszuführen, die Wasserstraße während der Bauzeit zu unterhalten und nach Durchführung des Bauplanes der Reichswasserstraßenverwaltung zu übergeben. Zur Verzinsung und Tilgung der von der Gesellschaft zu beschaffenden Baudarlehen ist ihr in dem Vertrage das Recht zur Erhebung einer Befahrungsabgabe nach einem vom Reiche im Benehmen mit ihr festzusetzenden Tarife erteilt worden, wogegen die bis dahin erhobenen Befahrungsabgaben des Reiches in Wegfall gekommen sind.

Der dem Vertrage zugrunde liegende Bauplan schließt sich eng an den Entwurf von 1923 an, es sind jedoch einige Begradigungen der Wasserstraße im Unterlaufe der Oder, die volle Verbreiterung der Mellinfahrt und ein Teil der Befeuerungsanlagen von der Ausführung ausgeschlossen worden, die sich danach im wesentlichen zunächst auf die Schaffung der Tiefe von 8,7 m und die Begradigung der Fahrrinne im Papenwasser, sowie die mit dieser Begradigung in unmittelbarem Zusammenhang stehende Veränderung der Befeuerungsanlagen zu beschränken hat. Die Arbeiten sollen im Verlaufe von sechs Jahren beendet sein und so durchgeführt werden, daß vom 4. Baujahre ab die Hälfte der Fahrrinne bereits eine Fahrwassertiefe von 8 m unter Mittelwasser aufweist. Die Bauleitung liegt in den Händen der Wasserbaudirektion Stettin.

Mit den Arbeiten ist im Sommer 1924 begonnen worden, sie sind bisher planmäßig gefördert worden, sodaß, falls nicht besondere, nicht vorherzusehende Ereignisse eintreten sollten, die Beendigung der von der Gesellschaft übernommenen Arbeiten innerhalb der in Aussicht genommenen sechs Jahre sichergestellt sein dürfte.

Der Torkanal?

Von Architekt Siegfried Goetz, Neuburg an der Donau.

Mit großem Interesse habe ich den Aufsatz des Herrn Reg.-Baumeister Seboldt/Halle in Nr. 5 der „Binnenschiffahrt" gelesen; ich glaube auch ohne Vorurteil. Wenn ich nun aber versuche, mir die Anlage eines solchen Torkanals vorzustellen, so kommen mir doch recht ernste Bedenken, wenigstens für die Fälle, wo es sich um ein einigermaßen stärkeres Gefälle des Flusses bezw. Tales handelt, und insonderheit für die Anwendung auf unsere Gebirgswässer. Einige dieser Bedenken möchte ich hier zur Sprache bringen: z. B.

1. Unsere Gebirgsbäche und Flüsse führen nicht nur die Kiesgeschiebe auf ihrer Sohle mit sich, sondern bei jedem Steigen bezw. nach jedem Regen auch allerlei Holz und sonstige Schwimmkörper. Wie läßt es sich vermeiden, daß diese nicht irgendwo an den Toren hängen bleiben und damit deren automatische Funktion stören?

2. Für einen Gebirgsbach ist ein Gefälle von 1 Meter auf tausend Meter Länge noch ein recht mäßiges. Unsere Donau hat noch von Ulm bis etwa Dillingen dieses als Durchschnittsgefäll, bis gegen Ingolstadt noch etwa — 0,7 m auf 1 km usw. In ihrem Tale wären daher auf der Strecke Ulm-Dillingen — ca. 40 km rund 200 Tore, von Dillingen bis Ingolstadt — ca. 100 km rund 350 Tore und von da bis Regensburg auf ca. 80 km nochmals mindestens 200 Tore nötig, wenn dieselben je 20 cm Gefälle zurückstauen sollen. Ihr Abstand von einander würde bis zu etwa 150 m herabgehen! Bei eigentlichen Gebirgsbächen ist das Gefälle leicht dreifach stärker, sodaß dort unbedingt Schleusenstufen oder Hebewerke eingesetzt werden müssen, wenn überhaupt noch von Stufe zu Stufe ein Schiff Platz haben soll. Aber auch schon bei 150 und 200 m Abstand werden die Tore meines Erachten nach nicht Zeit haben, sich zu schließen, bevor die Oeffnung mindestens des nächsten beginnt. Damit kommen aber ganz unberechenbare Bewegungen in die Wassermassen, unter denen die Funktion der Tore und damit die Betriebssicherheit erheblich leiden müßte.

Solche Unregelmäßigkeiten des Wasserabflusses lassen sich meines Erachtens nur dann vermeiden, wenn der Torabstand mindestens 2 bis 3 km betragen kann, sodaß im Zwischenraum auch die beim Oeffnen eines Tores mindestens 40 bis 50 cm hoch getriebene Widerwelle Gelegenheit hat, vollständig zu verfluten, ehe sie das nächst untere Tor trifft und es aufstoßen müßte.

3. Herr Seboldt scheint mir auch die Wirkung des mehr oder weniger plötzlich entfesselten Gefällsunterschiedes von 20 cm auf die Wasserbewegung und insbesondere auf das zu Berg fahrende Schiff erheblich unterschätzt zu haben. Wenn es sich hier auch um fast stillstehende Wassermassen handelt, die erst allmählich (!) in Bewegung kommen, so werden sie doch gerade an der Durchgangsstelle, bis die Schiffsschraube die Welle erreicht, eine Geschwindigkeit von mindestens 5 bis 6 Metern in der Sekunde bekommen haben und damit eine fast unüberwindliche Leistung der Maschinen erfordern. Je nach den Umständen werden die gewaltig arbeitenden Schrauben das Schiff hinten auf Grund ziehen, oder wenn das Vorderschiff mit dem Schwerpunkt des Ganzen den

Wellenkamm überschritten hat, kann leicht auch der Hinterteil mit der arbeitenden Schraube über Wasser in die Luft gehoben werden usw.

Die einmal in Bewegung gesetzten Wassermassen werden sich auch nach dem Durchgang des Schiffes nicht rasch wieder beruhigen und ich glaube deshalb nicht, daß der Wasserverlust bei dem Torkanal mit 20 m hohen Stufen geringer wäre als bei einem Schleusenkanal mit 4 bis 6 m hohen Stufen. Bei eng aufeinander folgenden Toren ist er sicher weit größer, da hier die bei jedem Tordurchgang erzeugten Wellen auch noch das nächstuntere Tor aufstoßend und das nächstobere aufziehend hier ebenfalls nennenswerte Verluste bringen müssen.

4. Ich kann mir schließlich auch nicht denken, daß die so leicht beweglichen und automatisch wirkenden Tore in der Ruhelage annähernd so gut schließen könnten wie Schleusen. Meines Erachtens würden also dauernd nicht allzu knappe Wassermengen abfließen.

5. Weiterhin glaube ich, daß, um Zusammenstöße zu vermeiden und überhaupt einen reibungslosen Verkehr zu ermöglichen, stets ein rechtes Tor für die Talfahrt und ein (nach der Stromrichtung) linkes Tor für die Bergfahrt vorgesehen werden müßte. Bei stärkerem Gefälle bezw. deshalb eng aufeinanderfolgenden Toren dürfte das ungefähr gleichbedeutend mit einem doppelten Kanal werden.

Herr Seboldt vergleicht die Durchfahrt durch seine Kanaltore mit jener durch Brücken — Brückenjoche aber sollen doch mindestens 3- bis 4mal so weit sein als die verkehrenden Schiffe; soweit müßten also auch die Tore sein, wenn der Vergleich stimmen soll. Schleusentore brauchen demgegenüber nur etwa ½ bis 1 m über die Schiffsbreite weit zu sein. — Aber auch, wenn die Tore eine solche Weite bekämen, die sie natürlich sicher verteuern und den Kraftaufwand zum Schließen erheblich vermehren würden, bleibt die große Anzahl solcher — meinetwegen kleiner — Hindernisse für die Schiffahrt recht lästig. Für Brücken in Abständen von nur 4—500 m, oder wenn auf eine Strecke wie die oben schon einmal erwähnte von Ulm bis Regensburg deren ungefähr 700 zu passieren wären, würde sich die Schiffahrt doch recht schön bedanken und von einer solchen Wasserstraße wegbleiben.

Diese und noch andere Bedenken, die beinahe alle noch mit zunehmendem Verkehr sich verstärken müssen, führen mich zu dem Schlusse, daß der Torkanal wahrscheinlich nur dort anzuwenden sein wird, wo es sich um sehr mäßiges Gefälle, d. h. etwa 0,1‰ handelt und lediglich Wassermangel zu einer gewissen Sparwirtschaft zwingt. Und schließlich ist dann auch hier die Schleuse mit 3—4 m Staustufe kaum wesentlich teurer, dabei aber erheblich sicherer.

Antwort des Herrn Reg.-Baumeister Seboldt, Halle a. S.

Zu diesen Ausführungen schreibt uns gleichzeitig Herr Regierungsbaumeister Seboldt, Halle a. S.:

Auf obige Ausführungen erwidere ich folgendes:

Zu 1. Zuflüsse zum Kanal müssen, wie ich bereits erwähnte, durch Regulierung, Verbauung, Abstufung der Sohle, geschiebefrei einmünden. Holz oder sonstige Schwimmkörper könnten in einfachster Weise durch Rechen an der Mündungsstelle abgehalten werden. Im Kanal ist es ohne Schiffsverkehr stiller, bei solchen schwachströmendes Wasser, auch bei Hochwasser, infolge des geschaffenen großen Kanalprofils. Uferabbrüche können mithin nicht stattfinden. Sollte ausnahmsweise einmal ein größerer Schwimmkörper absichtlich in den Kanal geworfen werden, dann würde er wohl kaum Beschädigungen an dem Torflügel verursachen können. Uebrigens würde eine 1—2 Mann starke Kanalpolizei auf Motorrädern zur Ueberwachung des Kanals genügen.

Zu 2. In der Regel haben Wasserläufe wechselnd steile und flache Talgefälle. Im Sinne meiner Ausführungen würden bei besonders steilen Talgefällen Schleusen in den Talbodenstufen eingeschaltet.

Häufig in kurzen Abständen aufeinander folgende Tore sind statthaft. Es ist sogar wahrscheinlich, daß mehrere hintereinander liegende Tore, durch einen Schleppzug gleichzeitig geöffnet, zu Bedenken keinen Anlaß geben. Ich werde diese Behauptung im folgenden Punkt beweisen und dort ferner nachweisen, daß eine Widerwelle von praktischer Bedeutung überhaupt nicht entsteht.

Zu 3. Nach der bekannten Stromgeschwindigkeit v. — V 2 g h errechnet sich eine höchste Geschwindigkeit bei offenem Tor von weniger als 2 m pro Sekunde, selbst wenn man von einer Geschwindigkeitsminderung durch unregelmäßigen Wasserabfluß (Kraffizient M) absieht. Diese Berechnung ist mathematisch genau. Eine höhere Durchflußgeschwindigkeit als die errechnete ist nicht möglich.

Diese Geschwindigkeit nimmt unmittelbar nach Toröffnung beträchtlich ab. Beide Haltungen oberhalb und unterhalb des Tores gleichen durch den Abfluß ihren Wasserspiegel aus. Bei ungünstigster Annahme — 150 m Torabstände und 30 m Wasserspiegelbreite — erfolgt nach meiner Berechnung der vollständige Wasserspiegelausgleich beider Haltungen in der Zeit von — man staune — drei Stunden acht Minuten! In dieser Zeit fließt ab eine Wassermenge von 30 mal 15 mal 0,1 = 450 cbm. Die mittlere Geschwindigkeit, welche sich hieraus errechnet, ist freilich nicht maßgebend. Es ist aber nicht zu kühn behauptet, eine Wassergeschwindigkeit von etwa 1 m noch während des Schiffsdurchganges zu nennen; daß bergfahrende Schiffe demnach nicht mit starker Strömung zu kämpfen haben, erhellt hieraus ebenso, wie der Mangel an einer irgendwie bedeutsamen Widerwelle. Bedenkt man ferner, daß der Schiffskörper etwa die Hälfte der Durchflußöffnung verschließt, dann wird ersichtlich, wie außerordentlich gering der Wasserverlust durch Schiffsverkehr wird.

Angenommen, ein Schiff würde durch Maschinendefekt (eine durch das Tor verschuldete Ursache ist nicht denkbar) im offenen Tor stehen bleiben: der Wasserspiegelausgleich würde dann erst in 6 Stunden erfolgen! Das nächst obere Tor und das nächst untere hätten erst dann beide 30 cm Stau! Wäre dies bedenklich? Nein! Durch den Ueberdruck würden sich die Torflügel öffnen, aber nur so, daß ein sehr schmaler Spalt entstände. Das abfließende Wasser würde nämlich unmittelbar am Torspalt sich bis auf Unterwasserspiegel senken. Schon bei geringem Wasserabfluß würde demnach der Stau unmittelbar am Tor im Mittel wieder auf 20 cm ermäßigt und eine größere Toröffnung verhindert. Die Wirkung kann sich also weder über die untere noch über die obere Haltung hinaus fortpflanzen. Es fehlt Zufluß und Vorflut!

Zu 4. Bei Annahme einer starken Undichtigkeit der Tore mit 100 cm Durchflußöffnung würden nach Berechnung etwa 50 cbm Wasser pro Stunde verloren gehen, sicherlich eine praktisch bedeutungslose Wassermenge. Der Wasserverlust einer Schleuse im Ruhezustand ist infolge des hohen Wasserdrucks größer.

Zu 5. Warum soll man einen Torkanal nicht zweitorig machen, wenn seine außerordentlich geringen Herstellungskosten (siehe meine früheren Ausführungen) erheblich unter den Kosten für einen halb so breiten Schleusenkanal liegen würden?

Ich habe die Durchfahrt durch Brücken lediglich zur Vergleichung der Stauhöhen herangezogen, die bei Brücken zuweilen doppelt so hoch sind; daß Schleuseneinfahrten

wesentlich schwieriger sind, als Tordurchfahrten, bedarf wohl keiner Erläuterung. Die Tore sind so breit zu bemessen, daß ein Spielraum von 2 m beiderseits des Schiffes bleibt. Die Torflügel des geöffneten Tores liegen in Nischen. Die Tore sind normalisiert, mithin als Fabrikware, auch bei größeren Abmessungen, nicht teuer. Man darf leichte Tore, die nur 20 cm Stau auszuhalten haben, nicht mit Schleusentoren vergleichen. Das „Schließen“ der Tore geschieht stets ohne Kraftaufwand. Bekanntlich fallen dieselben durch ihr Eigengewicht zu.

Der Schluß besteht in Behauptungen, welche auf, wie ich nachgewiesen zu haben glaubte, falsche Voraussetzungen sich stützen. Ihre Widerlegung erübrigt sich deshalb. Die Schiffahrt würde sich allerdings recht schön bedanken — aber nicht in ironischem Sinn —, daß sie ohne Schleusenaufenthalte von Ulm bis Regensburg verkehren könnte.

Bei der Menschheit ist der Glauben an eine Autorität bekanntlich noch wesentlich wirksamer, wie der an zahlenmäßige Beweise. Im Interesse der Sache will ich deshalb erwähnen, daß seine Exzellenz Dr.-ing. Sympher dem Torkanal starkes Interesse entgegenbrachte und mich bereits 1914 mit dem Entwurf eines Versuchstores, das meines Wissens in der Werra eingebaut werden sollte, beauftragt hatte. Einige Tage nach der Besprechung erfolgte der Ausbruch des Krieges, welcher mich bis zu seinem Ende festhielt; daß nachher in der Inflationszeit kein Interesse für Kanaltore vorhanden war, ist nicht verwunderlich; der Allgemeinheit liegt die Idee des Torkanals zu fern. Nur Männer vom Fach — Bauingenieure und Schiffahrtstreibende — könnten hier fördern. Deshalb habe ich mich auf Veröffentlichungen beschränkt, ohne den mühevollen Weg lebhafter Werbetätigkeit bei Einzelnen zu beschreiten.

Die Güterumschlags-Verkehrswoche Düsseldorf-Köln.

Die im Herbst v. Js. vom Verein deutscher Ingenieure in enger Verbindung mit der deutschen Reichsbahn durchgeführte Eisenbahntechnische Tagung nebst Ausstellung hat zu der Güterumschlags-Verkehrswoche Veranlassung gegeben, die vom 20. bis 26. September in Düsseldorf und Köln gleichfalls vom Verein deutscher Ingenieure im Einverständnis mit den maßgebenden Verbänden und Behörden durchgeführt wird. Der Zusammenhang beider Veranstaltungen ist ohne weiteres einleuchtend: wie auf der Versammlung erster Fachleute im vorigen Jahre die Probleme zur Schaffung technisch und wirtschaftlich hochentwickelter Betriebsmittel und Anlagen im Eisenbahnwesen behandelt wurden, so soll auf der Güterumschlags-Verkehrswoche von bedeutenden Fachleuten aus ihren Betriebserfahrungen gezeigt werden, in welcher Weise mit diesen Werkzeugen insbesondere im Hinblick auf eine wirtschaftliche Durchführung der Güterbeförderung gearbeitet werden kann und welche Probleme noch zu lösen sind, um bei möglichst wenig Aufwand Leistung und Produktion zu steigern. Denn die Notwendigkeit der Steigerung der Produktion zur Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft zieht sich wie ein roter Faden durch alle Verhandlungen und Vorträge, zu welchen sich in den letzten Monaten Verbände und Vereine der Industrie, des Handels und Gewerbes zusammengefunden haben. Die besten Wege hierzu auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu finden, dieselben gleichsam wissenschaftlich zu erkunden, dient auch das bevorstehende Zusammentreffen führender Fachmänner, das zu den hervorragenden Tagungen zählen wird.

Es stehen Fragen zur Erörterung, welche auch schon die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen in letzter Zeit beschäftigt haben und die sich in der Frage zusammenschließen: Wie können die verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel zur höchsten Leistung und zu volkswirtschaftlichem Gewinn zusammenarbeiten? Kriegs- und Nachkriegszeiten hatten die Betätigungsgebiete alter Verkehrsanlagen wie der Staatsbahnen, Klein- und Straßenbahnen, Wasserstraßen erheblich zu einander verschoben, so daß, nachdem sich die Reichsbahnen erholt haben, hier Differenzen unvermeidlich sind; neue Verkehrsmittel, wie den Kraftwagen, das Flugzeug, hat gerade der Krieg geschaffen und in denselben Fähigkeiten entwickelt, die sich auf den Arbeitsgebieten der alten Verkehrsmittel fühlbar machen. Diesen Fragen ist in den Vorträgen ein großer Raum vorbehalten und es wird manches Interessante aus dem Munde der Fachmänner und Vertreter der verschiedenen Verkehrsmittel zu hören sein, was hoffentlich zu einem weiteren Schritt in der Gemeinschaftsarbeit führt. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel, ihre Verwendbarkeit für den Massen- und Stückgutverkehr, die Betriebsskosten und sich daraus ergebenden Tarife stehen zur Erörterung. Die Spedition wird zu Worte kommen, für welche die Umschlagseinrichtungen auf Bahnhöfen und in den Häfen wirtschaftlich von hoher Bedeutung sind. Hierzu, wie zur Lagerung, Stapelung der Güter, über Anlagen im In- und Ausland sind Vorträge vorgesehen, und eine Besichtigung des Duisburg-Ruhrorter Hafens wird einen vorzüglichen Einblick in Anlage und Betrieb des größten Binnenhafens geben. So wird die Behandlung der wichtigen Fragen des neuzeitlichen Güterumschlags allen im Verkehrswesen, Handel und Industrie Beschäftigten viele Anregungen für ihre eigenen Betriebe bieten. Vor allem in einer Hinsicht: Bei allen Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit muß beachtet werden, daß Kapital nur schwer und unter großen Opfern zu erhalten ist, und daß nur solche Maßnahmen wirklichen Wert haben, die unter Benutzung der vorhandenen Einrichtungen in organisatorischer Hinsicht und durch Rationalisierung den Wirkungsgrad der Wirtschaft erhöhen. — Die Beteiligung an der Woche wird voraussichtlich erheblich sein. Einzelne industrielle Werke und private Verkehrsunternehmungen haben bereits je 50—60 Teilnehmer angemeldet. Gerade die Teilnahme nicht nur der leitenden Persönlichkeiten, sondern auch jüngerer Angestellter ist zu deren Fortbildung erwünscht.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Räumung der Stadt Duisburg von der fremden Besatzung. Anläßlich der Räumung der Stadt Duisburg von der fremden Besatzung haben die Spitzenorganisationen der deutschen Binnenschiffahrt: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt und Arbeitgeberverband für Binnen-

schiffahrt und verwandte Gewerbe e. V., dem Herrn Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, Herrn Dr. Jarres, Verwaltungsratsmitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., die Glückwünsche der deutschen Binnenschiffahrt in folgendem Telegramm zum Ausdruck gebracht:

„Die Reichsorganisationen der deutschen Binnenschiffahrt beglückwünschen die Stadt Duisburg als die größte Binnenhafenstadt des Deutschen Reiches zur Befreiung von der fremden Besatzung. Möge die deutsche Rheinschiffahrt nunmehr einer besseren Zukunft entgegengehen. In Gottes Namen."

Der Bürgermeister der Stadt Duisburg, Herr Dr. Maiweg, dankte mit folgendem Schreiben:

„Dem Zentralverein und Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt Berlin danke ich namens der Stadt herzlichst für die Grüße und Wünsche zum Freiheitstage. Für die deutsche Rheinschiffahrt erhoffe ich mit Ihnen nach den trüben Zeiten endlich wieder bessere Tage, ihr und Ihrem Verein ein herzliches Glückauf in Gottes Namen!

Mit dem Ausdruck besonderer Hochachtung bin ich Ihr sehr ergebener gez. Dr. Maiweg, Bürgermeister."

Auch den Körperschaften des Rheinstromgebietes, dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und dem Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" wurden von den Spitzenorganisationen die herzlichsten Glückwünsche der deutschen Binnenschiffahrt zum Ausdruck gebracht.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten Bekanntmachung (siehe Heft 8 Seite 231) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Industrie- und Handelskammer Mainz zu Mainz,
2. Elbe-Oder-Kanal-Verein Görlitz (Geschäftsführung liegt in Händen des Oberbürgermeisters Snay, Görlitz.

Einzelmitglieder:

1. Schulz, Herm., Schiffseigner, Wahrlang (Kr. Ueckermünde).

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Vereinheitlichung der Grundsätze über Schiffszusammenstoß, Bergung und Hilfeleistung in der Binnenschiffahrt. Der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingesetzte Privat-Rechtsausschuß wird sich demnächst mit der Frage einer Vereinheitlichung der Grundsätze über Schiffszusammenstoß, Bergung und Hilfeleistung in der Binnenschiffahrt beschäftigen. Zur Vorbereitung der Verhandlungen soll ein Bericht dienen, der auf Grund des Ergebnisses einer bei den in Betracht kommenden Behörden und Wirtschaftskreisen zu veranstaltenden Rundfrage erstattet werden soll. Der Berichterstatter hat den im Privat-Rechtsausschuß vertretenen Delegationen Fragebogen mit der Bitte um Beantwortung übersandt. Der Reichsauschuß wird die Stellungnahme seiner angeschlossenen Körperschaften sammeln und zu einer kurzen Denkschrift verarbeiten, die dann dem Reichsjustizministerium als einheitliche Stellungnahme der deutschen Binnenschiffahrt zugehen wird.

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Neuer Tarif für Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf der Saale. Der Tarif für Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf den märkischen Wasserstraßen gilt ab 1. August 1925 auch für die Saale. Er heißt nunmehr: Tarif für die Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder (märkische und mecklenburgische Wasserstraßen) und auf der Saale (mitteldeutsche Wasserstraßen). Auf der Saale werden die Abgaben für die durchzufahrende Strecke stets im voraus an der ersten Hebestelle entrichtet.

Regierungs- und Baurat Laubinger †. Eines jähen Todes starb der Schiffahrtsdezernent der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen. Kurz vor seiner Rückreise vom Urlaub hat Herr Regierungs- und Baurat Laubinger am 9. August d. J. in den Tiroler Bergen durch Absturz seinen Tod gefunden. Der Verband hat dem Herrn Regierungspräsidenten zu Potsdam anläßlich des Hinscheidens dieses hervorragenden Beamten, dem aus den Kreisen der Schiffahrt stets das größte Vertrauen und ausgezeichnete Hochachtung entgegengebracht wurden, sein herzlichstes Beileid zum Ausdruck gebracht.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Sept. Das erneut eingetretene Hochwasser ließ den Strom erheblich anschwellen, sodaß der Betrieb in der ersten Berichtswoche mehrere Tage unterbrochen werden mußte. Wie dringend erforderlich die Anlage von Staubecken ist, hat dieses Hochwasser wieder bewiesen. Nachdem man die hervorgerufenen Störungen beseitigt hatte, konnte der Schiffahrtsbetrieb wieder in normaler Weise ausgeübt werden. Gegen Ende des Berichtsmonats wurden wiederum starke Niederschläge im Quellgebiet der Oder gemeldet, die den Strom erneut anschwellen ließen. Inwieweit die Schiffahrt hierdurch Behinderungen erfahren wird, läßt sich noch nicht übersehen. Die Wehre der oberen Oder sind gelegt worden. Stettin war weiter gut mit der Uebernahme von Erzen in die Binnenfahrzeuge beschäftigt. Das Hamburger Geschäft nach der Oder ist sehr still.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 12. Sept. Der Verkehr auf der Strecke Hamburg—Berlin ließ im Berichtsmonat sehr zu wünschen übrig. Von Berlin nach Hamburg war die Verladung teilweise etwas lebhafter, ebenso war auch der Verkehr auf der Stettiner Strecke reger. Von Schlesien sind Transporte verhältnismäßig spärlich, auch die Magdeburger Strecke hofft noch auf besseres Herbstgeschäft.

Elbe.

Magdeburg, 1. Sept. I. Unterelbe. Das Berggeschäft, das schon im Juli abflauend war, ist im August durchweg sehr gering gewesen. Da eine wesentliche Verbesserung des Wasserstandes eine gute Ausnutzung der Schiffsräume erlaubte, reichten die in Hamburg ankommenden Importgüter bei weitem nicht, die leeren Elbeschiffe zu beladen. Es bildeten sich so erhebliche Kahnreserven.

Die Bergfrachten, die im Juli trotz abnehmender Zufuhren noch einigermaßen gehalten werden konnten, senkten sich langsam, aber den ganzen Monat über anhaltend und erreichten vom 2. Drittel an wieder einen Tiefstand, der kaum Deckung der aufzuwendenden Schleppkosten zuließ.

Der am 7. August plötzlich eingetretene, schon aber am 11. August wieder beendete Streik der Dresdner Verlade- und Speicherei-Arbeiter, wie auch der am 17. 8. plötzlich eingetretene, auch schon am 18. August wieder beendete Streik der Transportarbeiter der mittelelbischen Stationen Magdeburg bis einschließlich Wallwitzhafen hatte keinen wesentlichen Einfluß auf das Berg-Elbegeschäft. — Die Getreideverladungen nach Berlin und nach der Oder und auch die Kohlenverladungen nach Berlin waren im Berichtsmonat nicht bedeutend. Nach der Mittelelbe kamen in der Hauptsache Bauxit, Kohlen und Getreide zur Verladung, während nach den Umschlagsplätzen des Freistaates Sachsen und der Tschechoslovakei Bauxit, Mehl, Getreide, Phosphate, Zellulose, Kupfer, Salpeter, Eisen und Leinsaat verschifft wurden.

Die Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten im Monat August gemäß der Nebengebührenliste vom 1. November 1924 zur Berechnung.

II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. An Salzen wurden über Magdeburg nach Hamburg umgeschlagen: ca. 11 000 t Steinsalze, 1000 t Kainit, ca. 3000 t Sacksalze. Ferner gelangte ein Posten von ca. 1000 t Glaubersalz nach Lübeck zur Verladung.

Der Anfang August eintretende Wasserwuchs brachte verstärktes Angebot an Kahnraum, der jedoch durch die Salzverladungen Verwendung finden konnte. Das Stückgutgeschäft blieb im wesentlichen unverändert. Am Montag, dem 17. August, brach ein Transportarbeiterstreik aus, der jedoch nur einen Tag währte; nachdem den Arbeitnehmern eine Lohnerhöhung von 27/28 Proz. zugestanden wurde, wurde die Arbeit am folgenden Tage wieder aufgenommen. Infolge der Lohnerhöhung mußte auch eine mäßige Erhöhung der Umschlagsspesen vorgenommen werden. Die Schiffsfrachten erfuhren im Berichtsmonat keine Veränderung.

b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach böhmischen Umschlagsplätzen nahmen ihren Fortgang im gewohnten Umfange. Das Stückgutgeschäft nach sächsischen Häfen blieb ebenfalls im gewohnten Rahmen. In der Hauptsache wurden Zucker und auch Getreide verladen.

III. Oberelbe. Ab Sachsen waren die Talverladungen der zum Export bestimmten Waren infolge der ungünstigen Lage der deutschen Wirtschaft wiederum recht schwach. Nur die Brikettverschiffungen zeigten eine geringe Zunahme. Es kamen außerdem in der Hauptsache noch Steine, Schwefelkies-Abbrände, Eisenbleche, Malz, Papier, Glaswaren und Maschinenteile zum Umschlag. Im Talverkehr ab Böhmen zeigte der Export einen erheblichen Rückgang, der hauptsächlich auf das Nachlassen in der Ausfuhr von Zucker und Schnittholz zurückzuführen ist. Die zum Export bestimmten Zucker-Vorräte dürften wohl so ziemlich erschöpft sein und der Schnittholzmarkt liegt wegen der großen Konkurrenz verschiedener Exportländer derzeit recht ungünstig. Außer den beiden genannten Artikeln kamen noch Malz, Glas und Cellulose zur Verschiffung. Die Verladung böhmischer Braunkohle war ganz minimal. In nächster Zeit rechnet man mit dem Einsetzen eines starken Gerstenexportes. Unter den zu Berg angekommenen Gütern befanden sich in der Hauptsache Oelfrüchte, Fettstoffe, Getreide, Mehl, Futtermittel, Reis, Jute, Baumwolle, Schwefelkies, Mineralschmieröl und Hölzer.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Aug. Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen hielt sich auch im August ungefähr auf der Höhe der Vormonate. Die Kohlentransporte nach Emden waren besonders während der 1. Hälfte des Monats lebhaft, flauten aber gegen Ende des Monats etwas ab. An Erz wurden im August etwa die gleichen Mengen abgenommen wie im Vormonat, jedoch entstanden vorübergehend Liegezeiten in Emden. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete reibungslos und die Beladung an den Zechenhäfen ging flott von statten. Die Umschlagsbetriebe in den Dortmunder Häfen waren während des ganzen Monats gut beschäftigt, sodaß durchweg in Tag- und Nachtschicht gearbeitet werden mußte. Im Hannoververkehr waren die Kohlenverladungen in Richtung Hannover befriedigend. In der Rückfracht ist jedoch ein bedeutender Rückgang eingetreten, was besonders auf die gegenüber dem Vormonat außerordentlich geringen Kaliverladungen zurückzuführen ist. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

1. Hafen Dortmund. Im Monat August sind im Dortmunder Hafen insgesamt angekommen 551 beladene, 39 leere Schiffe und 137 Schleppdampfer mit insgesamt 294 899 t Ladung, davon 281 856 t Erz. Abgegangen sind 183 beladene, 351 leere Schiffe und 138 Schlepper mit insgesamt 75 814 t Ladung, davon 49 910 t Erz. Der Güterumschlag im Monat August belief sich auf 370 713 t gegen 208 022 im August 1924. Der Gesamtgüterumschlag in der Zeit vom 1. 1. 25 bis 31. 8. 25 belief sich auf 2 309 682 t gegenüber 1 124 989 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

2. Hafen Hannover. In den hannoverschen Häfen sind im Monat August angekommen 151 Kähne mit 65 241 t Ladung, davon 59 403 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 143 Kähne mit 61 872 t Ladung, davon 36 806 t Erz.

3. Hafen Emden. Im Monat August liefen in Emden ein 33 Dampfer mit rund 198 000 t Erz, 3 Dampfer mit Stückgut von Hamburg, 1 Dampfer und 1 Seeleichter mit 2278 t Holz, 3 Dampfer mit rund 5000 t Steinen, 1 Dampfer und 1 Motorschiff mit 798 t Getreide von Stettin und 1 Seeleichter mit 700 t Zucker von Hamburg. Leer liefen 81 Dampfer und Seeleichter ein. Außerdem bunkerten auf der Durchreise 26 Dampfer im Emdener Hafen. Seewärts wurden verladen 130 000 t Kohlen und Briketts mit 84 Dampfern und Seeleichtern, rund 4000 t Eisen, 5000 t Kali und 1000 t Teeröl. 40 Dampfer und Seeleichter verließen leer den Hafen.

4. Hafen Wanne. Im Wanner Westhafen wurden im August umgeschlagen: an Brennstoffen 137 953,8 t, an sonstigen Gütern 2775,3 t, mithin insgesamt 140 729,1 t gegen 144 668,4 t im Vormonat. Im Osthafen wurden insgesamt 6670,2 t umgeschlagen gegen 11 219,3 t im Vormonat. Der Gesamtgüterumschlag der Wanner Häfen belief sich auf 147 399,3 t gegen 155 887,7 t im Vormonat.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Aug. Die allgemeine Wirtschaftslage blieb nicht ohne Einfluß auf den Schiffsverkehr. Während er im Monat Juli gut anzog, ist er im Berichtsmonat wieder stark zurückgegangen. In früheren Jahren setzte die Brennstoffanfuhr um diese Zeit gut ein, in diesem Jahre ist sie dagegen sehr zurückgeblieben. Die Getreideanfuhr hat mit Rücksicht auf die neuen Zollgesetze ebenfalls nachgelassen. Ebenso sind die begonnenen Kaliverladungen wieder eingestellt worden. Baustoffe werden auch weiter in erheblicher Menge angebracht. Die Ausladevorrichtungen sowohl im Osthafen als auch im Westhafen waren nur schwach beschäftigt. Der Wasserstand war dauernd ziemlich günstig. Der Streik der Transportarbeiter in der letzten Monatshälfte hat nicht unwesentlich auf den Hafenverkehr eingewirkt. Die Entwicklung gestaltete sich wie folgt:

Ankunft:

Osthafen:	229 Fahrzeuge mit	78 540 t	Ladung,
Westhafen:	116 Fahrzeuge mit	23 256 t	Ladung,
zusammen:	345 Fahrzeuge mit	101 796 t	Ladung.

Abgang:

Osthafen:	27 Fahrzeuge mit	4 827 t	Ladung,
Westhafen:	33 Fahrzeuge mit	6 778 t	Ladung,
zusammen:	60 Fahrzeuge mit	11 605 t	Ladung.
Insgesamt:	405 Fahrzeuge mit	113 401 t	Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im August 1925.

Die Belebung, die die Rheinschiffahrt in den beiden Vormonaten erfahren hatte, konnte sich im Monat August nicht mehr halten. Namentlich in der zweiten Hälfte des Monats trat wieder eine empfindliche Verflauung des Frachtenmarktes ein.

Der Wasserstand des Rheins, der am 1. August 1,71 m (Cauber Pegel) betragen hatte, stieg langsam unter geringen Schwankungen auf 2,27 m am 16. August. An den darauffolgenden Tagen machte sich ein leichtes Fallen bemerkbar bis auf 1,93 m am 22. des Monats. Infolge reichlicher Niederschläge in den Gebieten des Oberlaufs des Stromes und seiner Nebenflüsse stieg das Wasser doch wieder auf 2,52 m am Monatsletzten. Die Abladung der Kähne nach dem Oberrhein konnte in der ersten Monatshälfte etwa auf 2 m erfolgen, während gegen Ende des Monats wieder voll abgeladen werden konnte. Die Schiffahrt nach Basel konnte um die Mitte des Monats auch wieder aufgenommen werden.

Der süddeutsche Kohlenmarkt zeigte vorübergehend eine etwas grössere Aufnahmefähigkeit — die fortschreitende Jahreszeit, die zur allmählichen Einkellerung für den Winterbedarf drängt, mag hier die Ursache gewesen sein. — Trotzdem war Kahnraum, der bei dem zunehmenden Wasserstand wieder besser ausgenutzt werden konnte, in so ausreichender Menge vorhanden, dass die Frachtsätze nach dem Oberrhein wieder auf ihren alten Tiefstand herunter gingen. Die Frachten nach Mannheim, die am Monatsbeginn noch mit 1,80 ℳ bezahlt wurden, wurden am 20. August nur noch mit 0,70 ℳ notiert. Das Geschäft war so flau, daß an verschiedenen Tagen überhaupt keine Notiz an der Schifferbörse zustande kam. In den letzten Tagen wurden allgemein nur noch 0,60 ℳ nach Mannheim bezahlt. Für Kanalverladungen, für die sonst 0,20 ℳ mehr geboten wurden, wurde nur ein Zuschlag von 0,10 ℳ, vereinzelt sogar nur von 0,05 ℳ gewährt. Schiffsmieten nach dem Oberrhein, die Ende Juli 0,06 ℳ je Tag betragen hatten, kosteten Ende August nur 0,03 ℳ.

Der Versand von Exportkohle hatte in der ersten Monatshälfte etwas zugenommen. Andererseits fehlte es aber in Rotterdam infolge der Einschränkung der Erz- und Getreideankünfte wieder an der nötigen Bergladung, sodass viele Kähne leer nach Ruhrort zurückgeschleppt werden mussten. Infolgedessen gingen die Frachten auf dem Niederrhein stark zurück. Die am 1. des Monats noch notierte Fracht von 1,40 ℳ bei freiem Schleppen ab Strom nach Rotterdam fiel am 3. des Monats auf 1.20 ℳ, am 10. auf 1,10 ℳ, am 13. auf 1.— ℳ, am 17. auf 0,90 ℳ und am 24. auf 0,80 ℳ. Einschließlich Schleppen wurden 0,15 ℳ mehr bezahlt u. ab Rhein-Herne-Kanal weitere 0,30 ℳ. Die Frachten nach Belgien gingen ebenfalls von belg. frs. 10,75 nach und nach auf belg. frs. 8 zurück.

Die Frachtsätze ab Rotterdam, die schon im Juli wegen Nachlassens der seewärtigen Zufuhr gefallen waren, gingen weiter bis auf 40 bezw. 50 Cts. je Last bei ¼ bezw. ½ Löschzeit zurück. Es wurden aber auch Kähne zu 30 bezw. 40 Cts. vergeben.

Das Schleppgeschäft konnte sich erklärlicherweise wegen der sinkenden Frachtsätze nicht erholen. Eine große Anzahl von Schleppdampfern liegt noch immer still. Wenn auch der Schlepplohn während des ganzen Monats noch durchweg mit 1,— ℳ notiert wurde, so wurden doch in vielen Fällen Kähne noch unter diesem Satz untergebracht. Dazu kommt noch, daß die Dampfer meistens mit unvollständigen Schleppzügen reisen müssen.

Die Speditions- und Umschlagsbetriebe waren infolge der Flaute in der Schiffahrt im allgemeinen auch unzureichend beschäftigt. Die Getreideankünfte waren gering und belebten sich nur etwas in den letzten Tagen vor dem Inkrafttreten der neuen Zölle. Doch erreichte die Versorgung nicht entfernt den Umfang, wie es früher bei ähnlichen Gelegenheiten zu beobachten war.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Donauumschlagstarife. Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1925 ist ein Ausnahmetarif DU 2 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über die Donauumschlagsplätze Regensburg, Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau-Donaulände nach außerdeutschen Ländern eingeführt worden. Das Warenverzeichnis, für das der Ausnahmetarif DU 2 gilt, stimmt mit dem Warenverzeichnis des bereits bestehenden Ausnahmetarifs 35 für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren überein. Der Ausnahmetarif bringt eine Ermäßigung für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren der Klassen A und B um 40 Proz. und der Klassen C und D um 30 Proz. der Normalwagenladungsklassen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs gelten nur für Sendungen, die von den vorbezeichneten Donauumschlagsstationen, ohne dort weiter bearbeitet zu werden, innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem sie dort eingetroffen sind, auf der Donau nach

außerdeutschen Ländern ausgeführt werden. Als Bearbeitung gilt nicht das Verpacken, Umpacken, Ummarken und Zeichnen. (Vergleiche Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 79.)

Zoll- und Steuerfragen.

Steuerüberleitungsgesetz. In Ergänzung unserer Mitteilungen in vorigem Heft führen wir aus neuen Durchführungsbestimmungen zum Steuerüberleitungsgesetz folgendes an:

Der Ablösungszeitraum beginnt am 1. Januar 1924 und endet mit dem Tage vor Beginn des für die erstmalige Veranlagung nach dem künftigen Einkommen- oder Körperschaftssteuergesetz maßgebenden Kalender- oder Wirtschaftsjahres. Hat die persönliche oder sachliche Vorauszahlungspflicht am 1. Januar 1924 noch nicht bestanden, so beginnt der Ablösungszeitraum mit Beginn der Vorauszahlungspflicht. Sie endet gegebenenfalls mit dem Ende der Vorauszahlungspflicht.

Der Herabsetzungsantrag ist beim Finanzamt zu stellen. Diesem liegt auch die Entscheidung ob.

Zur Anmeldung des künftig maßgebenden Wirtschaftsjahres sind verpflichtet:

1. für die Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer

a) Steuerpflichtige, die Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Gartenbau oder sonstige, nicht gewerbliche Bodenbewirtschaftung betreiben, wenn sie für ein anderes Wirtschaftsjahr als den Zeitraum vom 1. Juli bis 30. Juni regelmäßige Abschlüsse machen;

b) Steuerpflichtige, die ein Gewerbe einschließlich des Bergbaues betreiben, sowie körperschaftssteuerpflichtige Erwerbsgesellschaften, auch soweit sie kein Gewerbe betreiben, wenn sie für ein vom Kalenderjahr abweichendes Wirtschaftsjahr regelmäßige Abschlüsse machen;

2. für die Umsatzsteuer

offene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und andere Unternehmungen ohne Rechtspersönlichkeit, wenn sie für ein vom Kalenderjahr abweichendes Wirtschaftsjahr regelmäßige Abschlüsse machen.

Die Anmeldung ist bis zum 31. August 1925 bei dem zuständigen Finanzamt einzureichen; das Finanzamt kann die Frist angemessen verlängern.

Umsatzsteuer. Das Gesetz zur Aenderung der Verkehrssteuern und des Verfahrens und das Gesetz über Zolländerungen sehen folgende Milderungen auf dem Gebiete der Umsatzsteuer vor:

1. Mit Wirkung vom 1. Januar 1925 sind Privatgelehrte, Künstler und Schriftsteller von der Umsatzsteuer befreit, sofern die steuerpflichtigen Umsätze im Kalenderjahr den Betrag von 6000 Rm. nicht übersteigen. Vom gleichen Zeitpunkte ab sind ferner von der Umsatzsteuer befreit Handlungsagenten und Makler, sofern die steuerpflichtigen Umsätze im Kalenderjahre den Betrag von 6000 Rm. nicht übersteigen.

2. Mit Wirkung vom 1. August 1925 wird die Beherbergungssteuer, die Verwahrungssteuer, die Reittiersteuer und die Anzeigensteuer aufgehoben. Die bisher diesen erhöhten Steuern unterliegenden Leistungen sind vom 1. August 1925 ab nach den Sätzen der allgemeinen Umsatzsteuer steuerpflichtig.

3. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1925 wird der Satz der allgemeinen Umsatzsteuer von einundeinhalb vom Hundert auf ein vom Hundert und der Satz der Hersteller- und Kleinhandelssteuer von zehn vom Hundert auf siebenundeinhalb vom Hundert herabgesetzt. Die auf ein und siebenundeinhalb vom Hundert gesenkten Sätze der allgemeinen Umsatzsteuer und der Hersteller- und Kleinhandelssteuer haben die Monatszahler erstmals bei den Umsatzsteuervorauszahlungen im November 1925, die Vierteljahrszahler erstmals bei den Umsatzsteuervorauszahlungen im Januar 1926 der Umsatzsteuer zugrunde zu legen. Bei den im August, September und Oktober 1925 zu leistenden Umsatzsteuervorauszahlungen haben die Monats- und die Vierteljahrszahler die Steuer in Höhe von einundeinhalb vom Hundert und von zehn vom Hundert zu entrichten.

4. In den Uebergangsbestimmungen wird in entsprechender Weise wie bei den Ermäßigungen der Umsatzsteuer im Jahre 1924 ein zivilrechtlicher Anspruch auf Preisnachlaß in Höhe der Steuerminderung für Leistungen aus Verträgen gewährt werden, die vor dem 15. August abgeschlossen worden sind, aber erst nach dem 30. September 1925 ausgeführt werden.

Aufwertung von Industrieobligationen. In Nr. 186 des Deutschen Reichsanzeigers vom 11. August wird eine Verordnung des Reichsministers der Justiz und des Reichswirtschaftsministers vom 10. August 1925 veröffentlicht über die Anmeldung, den Nachweis und den Ausschluß von Rechten aus aufgewerteten Industrieobligationen und verwandten Schuldverschreibungen. Sie ergeht auf Grund der §§ 35 und 88 des Aufwertungsgesetzes. Wir weisen unsere Leser darauf besonders hin.

Verschiedene Mitteilungen.

Das Binnenschiffahrtsproblem im Preußischen Landtag. Die Deutsche Volkspartei hat im Preußischen Landtag einen Antrag eingebracht, im Hinblick auf die bedenklich zurückgegangene Leistungsfähigkeit in der deutschen Binnenschiffahrt das Staatsministerium zu ersuchen, auf das Reich in dem Sinne einzuwirken, daß zur Instandsetzung und Ergänzung der Binnenschiffahrtsflotte ausreichende Kredite zur Verfügung gestellt werden, so wie es in ähnlicher Weise für die Seeschiffahrt und die Hochseefischerei geschehen sei.

Aufgaben der Verkehrsmittel. Im Anschluß an den von der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen in Berlin veranstalteten Vortragszyklus, der der Erörterung der Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel im Rahmen des gesamten deutschen Verkehrswesens diente, ist folgende Entschließung gefaßt worden:

„Sämtliche Verkehrsmittel stellen ein zusammenhängendes, in sich geschlossenes Gebilde dar, das der gesamten Wirtschaft dient, und sind dementsprechend nach einheitlichen Gesichtspunkten zu behandeln. Sie müssen, ihrer technischen Eigenart entsprechend, so angesetzt, ausgebaut und ausgenutzt werden, daß mit einem Minimum von Aufwand ein Maximum von Leistungen erzielt wird und daß die Wirtschaft den größtmöglichen Vorteil aus ihnen zieht. Daraus ergibt sich, daß alle

Verkehrsfragen organisatorisch von einer Stelle aus führend und entscheidend behandelt werden, und zwar vom Reichsverkehrsministerium, gestützt auf die dauernde Mitwirkung der verkehrstreibenden und am Verkehr besonders interessierten Wirtschaftskreise. Im besonderen muß diese Stelle auf die Durchbildung des gesamten Verkehrsnetzes und auf die Gestaltung der Betriebsverhältnisse und des Tarifwesens im allgemeinen Wirtschaftsinteresse entscheidenden Einfluß haben."

Rückgang des Donauverkehrs auf die Hälfte der Vorkriegszeit. Nach einer Mitteilung der D. A. Z. vom 11. 8. 25 liegt der von dem ehemaligen amerikanischen Eisenbahndirektor Hines auf Grund der bekannten Beschlüsse von Genua für den Völkerbund verfaßte Bericht über die Verhältnisse der Donauschiffahrt vor. Hines stellt fest, daß der Donauverkehr auf die Hälfte der Vorkriegszeit zurückgegangen ist. Es fehle vorerst den Kapitalisten, die ihr Geld investieren wollen, an der nötigen Sicherheit dafür, daß an der Donau schon eine genügende politische Stabilität erreicht ist. Es fehle ferner an Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn, Post, Telegraph und Schiffahrt. Die Hauptsache liege anscheinend darin, daß auf dem ehemals wirtschaftlich einigen Gebiete Oesterreich-Ungarns jetzt zuviele Staaten ihre Selbständigkeitsbedürfnisse befriedigen wollen. Rumänien und Jugoslavien verbieten den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften, sich mit dem internen Dienst dieser Staaten zu befassen. Sie verbieten ihnen insbesondere die Benutzung der Save und Bega oder anderer wichtiger Nebenflüsse unter dem Vorwande, daß dies nationale und keine internationale Schiffahrtswege seien. Dadurch entstehen große und kostspielige Aufenthalte und Verzögerungen, während die Häfen selbst mangelhaft eingerichtet sind und bleiben. Zwischen Passau und Orsova war früher auf der 1272 km langen Donaustrecke keine Einschränkung, während jetzt 4 Grenzen und 6 Kontrollstationen liegen.

Die Neuorganisation der Verwaltung der bayerischen Binnenhäfen. Der „Freien Donau" entnehmen wir: Die bayerische Staatsregierung hat dem Landtage zur gesetzlichen Genehmigung eine Verordnung unterbreitet über die Neuorganisation der Verwaltung der bayerischen Binnenhäfen. Der Verordnung ist zu entnehmen, daß für den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb und die Verwaltung der nach der Vereinbarung der bayerischen Staatsregierung mit der Reichsregierung sowie der Deutschen Reichsbahn für das Land Bayern zurückbehaltenen Häfen vier Hafenämter errichtet werden, und zwar 1. ein Hafenamt Ludwigshafen a. Rh. für die Rheinhäfen, 2. ein Hafenamt Aschaffenburg für den alten Hafen und den neuen Umschlags- und Industriehafen in Aschaffenburg-Leider, 3. ein Hafenamt Regensburg für den Hafen dortselbst und 4. ein Hafenamt Passau für die Häfen Passau-Donaulände und Passau-Raklau. Die übrigen diesen Hafenämtern nicht zugeteilten Hafenanlagen, Ländeplätze und Einpollerbecken werden den örtlich zuständigen Straßen- und Flußbauämtern zugeteilt.

Die Verordnung bezweckt, daß die künftige Verwaltungsform in den bayerischen Häfen einer einheitlichen Richtung zugeführt wird.

Vom Mittellandkanal. Die Beteiligung der Rheinprovinz an der Finanzierung des Mittellandkanals wurde vom diesjährigen Provinziallandtag beschlossen. Die Provinz übernimmt von der auszugebenden Anleihe 27 Millionen unter der Bedingung, daß Reich und beteiligte Kommunen sich über die Aufbringung der Mittel einigen. Von der Gesamtbausumme von 547 Millionen ℳ sollen 200 Millionen ℳ durch Anleihe aufgebracht werden. Davon werden die beteiligten Provinzen 150 Millionen ℳ übernehmen. Die Rheinprovinz übernimmt von ihrem Anteil von 27 Millionen ℳ 20 Prozent selbst. Der Rest wird auf die beteiligten Kommunen umgelegt. Mit diesem Schritt der Provinz ist das wichtige Verkehrswerk einen großen Schritt seiner Sicherung entgegengediehen.

Elbe-Oder-Kanalverein. In Görlitz hat sich ein Elbe-Oder-Kanalverein e. V. konstituiert, der den Zweck verfolgt, ausgehend von den allgemeinen deutschen Kanalplänen, die bereits vorhandenen Kanalpläne (Schulz und Freystädt) nochmals durchzuarbeiten, wenn nötig, zu erweitern und dergestalt zu ergänzen, daß die in technischer und wirtschaftlicher Beziehung günstigste Verbindung zwischen der mittleren Elbe und der mittleren Oder geschaffen wird.

Der Verein stellt sich besonders zur Aufgabe:

a) die Wünsche der Beteiligten wegen der Linienführung und Gestaltung des Kanals im einzelnen zu hören, sie zu prüfen und nach Möglichkeit zu berücksichtigen,
b) Erhebungen über den zu erwartenden Verkehr auf dem Kanal bei allen Beteiligten vorzunehmen, um das Bedürfnis und die Rentabilität des Unternehmens nachzuweisen,
c) durch Wort und Schrift in Gestalt von Vorträgen, Denkschriften, Abhandlungen in der Tagespresse und den Fachzeitschriften, bei der Reichs- und Staatsregierung, den Behörden, Gemeinden und Kommunalverbänden, den wirtschaftlichen Organisationen und den Anliegern für die Ausführung des Kanalprojektes einzutreten,
d) die erforderlichen Mittel für die Ausarbeitung des Projektes aufzubringen.

1. Kongreß der westdeutschen Partikulierschiffahrt. Der Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" e. V., der die Kleinschiffahrt des Rheins, der westdeutschen Kanäle, des Mains und Neckars umfaßt, veranstaltet vom 25. bis 27. September d. J. den „1. Kongreß der westdeutschen Partikulierschiffahrt." Den äußeren Anlaß hierzu gibt die Feier des 35jährigen Bestehens des Verbandes. Der wesentliche Zweck der Veranstaltung ist aber, die Bedeutung der westdeutschen Partikulierschiffahrt nach außen hin kundzutun und die besondere Aufmerksamkeit der Behörden und der Wirtschaft auf diesen Gewerbezweig sowie darüber hinaus auf die westdeutsche Binnenschiffahrt überhaupt hinzulenken. Die Kongreßverhandlungen am 25. Sept. 1925 (im Versammlungssaale des Rosengartens) bringen folgende Vorträge: 1. Die westdeutsche Partikulierschiffahrt von Syndikus Dr. Reinig, 2. Die Lage Europas und die Zukunft der Rheinschiffahrt von Handelskammersyndikus Prof. Dr. Blaustein, 3. Der Ausbau der Oberrheinwasserstraße von Ministerialdirektor Dr. Fuchs, Karlsruhe, 4. Die Wettbewerbslage der Rheinschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Reichsbahnpolitik und der großen Wasserstraßenprojekte von Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch. Am Sonnabend, den 26. Septbr., findet vormittags eine Hafen- und Rheinfahrt statt, abends ein Abendfest im Rosengarten. Der Kongreß endet am Sonntag mit einem Ausflug nach Bad Dürkheim in der Pfalz.

Verkehrswirtschaftliche Woche München. Im Rahmen der Deutschen Verkehrsaustellung veranstaltete der Polytechnische Verein München vom 20.—25. Juli 1925 eine verkehrswirtschaftliche Woche. Von bedeutenden Männern der Wissenschaft und der Technik wurden Vorträge gehalten. Der Nachmittag war jeweils der Besichtigung von Verkehrsanstalten, industriellen Werken sowie des Walchensee-Werkes und der mittleren Isar gewidmet. Die Reihe der Vorträge eröffnete Geheimer Rat Universitätsprofessor Dr. Walter Lotz, München, der über das Thema sprach: „Was leisten die Verkehrsmittel für den Staat, die Kultur und die Volkswirtschaft?" Den zweiten Vortrag hielt Professor Dantscher über „Die Straße der Binnenschiffahrt". Herr Geh. Regierungsrat

Prof. Dr. Eckert, Köln, sprach über „Probleme der Rheinschiffahrt im 20. Jahrhundert", Herr Staatsrat Dr. von Graßmann über „Die internationale Rechtslage der deutschen Ströme und der deutschen Binnenschiffahrt".

14. internationaler Schiffahrtskongreß 1926. Auf dem letzten (13.) Schiffahrtskongreß in London 1923 war die nächste Tagung in drei Jahren für Paris in Aussicht genommen. Jetzt wird in einer niederländischen Zeitschrift berichtet, daß der ständige Ausschuß des Internationalen Verbandes der Schiffahrtskongresse am 16. Juni d. Js. in Brüssel beschlossen habe, auf Einladung der ägyptsichen Regierung den 14. Kongreß im November 1926 in Kairo abzuhalten. Zum Präsidenten des Intern. Verbandes wurde gleichzeitig der belgische Staatsminister van de Vijvere gewählt. Ob den früheren Mitgliedern des deutschen Ausschusses eine Benachrichtigung zugehen oder ob Deutschland erst nach Aufnahme in den Völkerbund wieder teilnahmeberechtigt wird, steht dahin. Das Programm der Verhandlungsgegenstände soll binnen kurzem bekannt gemacht werden, dürfte aber, nach den beim letzten Kongreß ergangenen Mitteilungen zu urteilen, von außerordentlichem Belang für das deutsche Wasserbauwesen sein.

Wasserstraßenstatut von Barcelona. Wie wir hören, ist das Statut inzwischen durch 23 Mächte ratifiziert worden, und zwar von Albanien, Oesterreich, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Lettland, Norwegen, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Malaiische Staaten, Siam, Palästina.

Amurschiffahrt. Wie aus Wladiwostock gemeldet wird, wurden im vergangenen Jahre 6,9 Mill. Pud Güter und 91 930 Pasagiere von der staatlichen Amur-Schiffahrtsgesellschaft befördert. Die Brutto-Einnahme der Gesellschaft betrug 1,6 Mill. Rubel. Die Verdrängung des Privatkapitals durch die Staatsunternehmen machte sich auch in der Amurschiffahrt bemerkbar. Der Anteil der Privatschiffahrt an der Güter- und Personenbeförderung ging im Laufe des Jahres von 23,1 auf 12,1 % zurück. Von der Amurschiffahrtsgesellschaft wurden 8 Dampfer und 1 Barke von Privateigentümern käuflich übernommen.

Berichtigung. Bei Fertigstellung der Wasserstraßenkarte auf Seite 171 der Nummer 7 dieses Jahrganges ist leider ein Versehen unterlaufen. Die Linie des Küstenkanals zwischen Ems und Unterweser ist über Oldenburg nicht weit genug durchgezogen. Die Linie müßte zirka 30 km nach Westen von Oldenburg aus als „im Bau befindlich" dargestellt sein.

Persönliches.

Am 9. September entschlief nach kurzer schwerer Krankheit der Reeder Johann Knipscheer aus Duisburg-Ruhrort. Herr Knipscheer gehörte dem Zentral-Verein als Mitglied an.

Direktor Fritz Seedorff, der 1. Vorsitzende des Küstenkanal-Vereins, ist am 25. Juli 1925 im Alter von 50 Jahren gestorben. 1920 wurde Seedorff, der mit zu den Gründern des Küsten-Kanal-Vereins gehörte, zum 1. Vorsitzenden dieses Vereins gewählt. Dank seiner weitreichenden Verbindungen als Direktor der zum Stinnes-Konzern gehörenden Deutschen Seeverkehrs-Gesellschaft „Midgard", verschaffte er dem Küstenkanal-Gedanken nicht nur in Nordwestdeutschland, sondern vor allem auch in Rheinland und Westfalen viele Freunde und Förderer.

Bücherschau.

Folgende Schriften und Bücher sind eingelaufen, deren Besprechung durch die Schriftleitung vorbehalten bleibt:

Neckar-Aktiengesellschaft, Stuttgart: „Bericht über das 4. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924".

Bericht über die 80. Hauptversammlung des Sächsischen Schiffahrtsvereins in Dresden am 30. April 1925.

Verhandlungsbericht über die 15. ordentliche Hauptversammlung des Fulda-Lahn-Kanalvereis zu Gießen am 30. April 1925.

„Das Wasserstraßengesetz, seine Entstehung und Bedeutung für die tschecho-slowakischen Wasserstraßen". Von Emerich Zulkowsky, Oberinspektor der Handels- und Gewerbekammer Reichenberg. (Sonderabdruck aus den „Wasserwirtschaftlichen Mitteilungen" des Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen).

Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft für das Rechnungsjahr 1924. Erster, allgemeiner Teil und zweiter, technischer Teil.

Verein für die Interessen der rheinischen Braunkohlen-Industrie e. V. Köln: Bericht über die Vereinstätigkeit in dem Geschäftsjahr 1924.

Geschäftsbericht des Bayerischen Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Regensburg, für das Jahr 1924.

Jahresbericht des Elbe-Vereins Aussig über das 49. Jahr seines Bestandes an die Generalversammlung.

Jubiläumsausgabe „Verkehr" der Deutschen Bergwerks-Zeitung. Die 8. Jubiläumsausgabe der Deutschen Bergwerks-Zeitung „Verkehr" enthält 19 mit statistischem Material und Bildern reich ausgestattete Aufsätze erster Verkehrsfachleute über Fragen, die auch im Hinblick auf die Binnenschiffahrt im Vordergrunde des Interesses stehen. Der Verkehr wird in allen seinen Verzweigungen beleuchtet.

Der kleine Brockhaus. Man mag die fünfte Lieferung des „Kleinen Brockhaus" aufschlagen, wo man will, man findet überall interessante Anregungen; und man mag suchen was man will, man bekommt überall eingehend Auskunft. Auf 4 Seiten zusammengedrängt finden wir ein vollständiges Bild der Kunstgeschichte aller Länder und Völker, von der ägyptischen und babylonischen Kunst bis zum Expressionismus eines Kokoschka, Pechstein und Van Gogh. Eine weitere Uebersicht „Infektionskrankheiten" gibt genaue Angaben über Krankheitszeichen, Uebertragungsweise und Inkubationszeit sämtlicher ansteckenden Krankheiten. Ferner wird uns in einer übersichtlichen graphischen Darstellung ein klares Bild vom Aufbau eines Konzerns gegeben. Interessant ist eine Angabe im Artikel „Kraftfahrzeuge", wonach es auf der ganzen Welt 15¾ Millionen Personenautos gibt, wovon 13½ Millionen allein auf die Vereinigten Staaten von Amerika entfallen. Es ist wirklich erfreulich, daß der Verlag Brockhaus sich entschlossen hat, in einem einbändigen Handbuch auf engstem Raum alles Wissenswerte aus allen Gebieten zusammenzufassen. Alle, die nicht in der Lage sind, sich den vierbändigen Brockhaus anzuschaffen, werden gern zum „Kleinen Brockhaus" greifen, zumal der Preis äußerst niedrig bemessen ist, und durch das Erscheinen in 10 Lieferungen die Anschaffung erleichtert wird. Auch ein billigerer Subskriptionspreis ist festgesetzt, der aber im September dieses Jahres erlöschen wird.

Jahrbuch der Deutschen Industrie- und Handelskammern, 9 Ausgabe 1923/1925. Das im Auftrage des Deutschen Industrie- und Handelstags von der Handelskammer Leipzig herausgegebene Jahrbuch der Deutschen Industrie- und Handelskammern, das sich für alle im Verkehr mit den amtlichen Handelsvertretungen, insbesondere den Industrie- und Handelskammern, stehende Kreise als unentbehrliches Nachschlagewerk erwiesen hat, ist in 9. Auflage erschienen. Neben erweiterten und ergänzten Angaben über das Wahlrecht und Wahlverfahren der einzelnen Kammern, sowie über die Hauptgeschäftszweige und Hauptsitze derselben in den Kammerbezirken sind namentlich die Ausführungen über besondere ständige Einrichtungen der Kammern (Prüfungsämter, Handelsschulen usw.) den jetzigen Verhältnissen angepaßt worden. Neu aufgenommen sind u. a. die Darstellung der Beziehungen der einzelnen Kammern zu den von ihnen beaufsichtigten Börsen und weiterhin, den praktischen Bedürfnissen des Kaufmanns und des Industriellen Rechnung tragend, Ausführungen über die deutschen Handelskammern im Auslande, sowie die zwecks enger Verbindung des deutschen Wirtschaftslebens mit dem Auswärtigen Amt und den amtlichen Auslandsvertretungen errichteten Zweigstellen des Auswärtigen Amts für Außenhandel und die Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel. Der Bezugspreis für das ca. 700 Druckseiten umfassende, gut ausgestattete Werk beträgt ℳ 20.—.

Schweizerisches Rhein-Jahrbuch 1925. Herausgegeben durch die Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel. Mit 10 Abbildungen im Text, 23 Kunstdruckbildern und 8 Tafeln. Druck und Verlag von Frobenius, Basel. Weiten Kreisen von Interessenten und Interessierten der Rheinschiffahrt bieten neben den Tageszeitungen die Monatszeitschriften (Der Rhein", Duisburg, „Die Rheinquellen". Basel und die „Navigation du Rhin", Straßburg) regelmäßige Orientierung über den Gang der Schiffahrt und die neuen Probleme. In ausführlichen Darlegungen will das „Rheinschiffahrts-Jahrbuch" die wichtigsten Aufgaben den Freunden der schweizerischen Rheinschiffahrt näher bringen und deren Verständnis fördern. Das vorliegende Jahrbuch 1925 weist eine Reihe hervorragender Abhandlungen auf, die nicht nur von lokalem schwei-

zerischen Interesse sind, sondern die vielmehr für jeden der Rheinschiffahrt Näherstehenden manches Neue und Beachtenswerte bieten dürften.

Schiffbau-Kalender 1925. (Zeitschrift Schiffbau, Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co.). Der Kalender gliedert sich in zwei Hauptteile für Schiffbau und für Schiffsmaschinenbau. Er hat gegenüber seinen beiden ersten Auflagen eine vollständige Umarbeitung dadurch erfahren, daß der Kreis der berücksichtigten Frachtdampfer erheblich weiter gezogen ist. Im allgemeinen Teil sind viele neue Tabellen aufgenommen. Der maschinenbauliche Teil ist unter dem leitenden Gesichtspunkt „Motorschiff" zusammengestellt. Auch dieser Teil ist vollständig neu bearbeitet. Für Fachleute ist das Buch ein unentbehrliches Nachschlagewerk.

Wirtschaftsjahrbuch für das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet 1925. 1. Band 646 Seiten, Ruhrverlag W. Girardet, Essen. Der erste Band des im Auftrage der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Ruhrbezirks und des Zweckverbandes nordwestdeutscher Wirtschaftsvertretungen e. V., Essen, von der Industrie- und Handelskammer für die Kreise Essen, Mülheim/Ruhr und Oberhausen zu Essen herausgegebenen Wirtschaftsjahrbuches bietet einen ausgezeichneten Ueberblick über die Entwicklung des Wirtschaftslebens im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet. Neben einer Schilderung des Eisenbahnverkehrs findet u. a. auch die Binnenschiffahrt des niederrheinischen Bezirks in den Jahren 1923 und 1924 sowie der Rhein-Herne-Kanal anläßlich seines 10jährigen Bestehens eingehende Würdigung.

Das Kleinförderwesen bei Verwendung von Elektrokarren. Die Tatsache, daß der längere Aufenthalt der Rohstoffe und Halbfabrikate in den Werkstätten oder der Güter in den Lagerhäusern eine Verzögerung in dem Umsatz des Betriebskapitals zur Folge hat, läßt ohne weiteres erkennen, daß für das Gedeihen eines Unternehmens das Kleinförderwesen von ausschlaggebender Bedeutung ist. Aus diesem Grunde dürfte auch die vorliegende, vom Literarischen Büro der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin herausgegebene Broschüre, die aus der Feder erster Fachleute Abhandlungen über das Kleinförderwesen in den verschiedenen Verkehrs- und Industriezweigen bringt, dem Interesse weitester Kreise begegnen.

Firmennachrichten.

Rhein-See-Konzern, Köln. Die vier Gesellschaften des Rhein-See-Konzerns veröffentlichen ihre Geschäftsberichte für 1924. Von der Ausschüttung einer Dividende wird Abstand genommen, dagegen der nach Abzug der üblichen Abschreibungen und Rückstellungen verbleibende Rest des Reingewinns auf neue Rechnung vorgetragen. Im einzelnen:

a) Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft, Köln. In der Bilanz stehen u. a. unter den Aktiven Schiffskonto mit ℳ 2 600 000,—, Lagerhaus-Konto Mannheim mit ℳ 459 038,—, Lagerhalle Mainz mit ℳ 19 000,—, Debitoren mit ℳ 3 644 271,—. Unter den Passiven sind zu erwähnen Aktienkapital mit ℳ 3 150 000, Umstellungs-Reservefonds mit ℳ 495 000,—, Lagerhaus-Amortisationen mit ℳ 307 175,—, Schiffshypotheken mit ℳ 1 117 800,—, Gläubiger mit ℳ 3 988 877,—. Der Reingewinn beträgt ℳ 14 659,59.

b) Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim. In der Bilanz sind der Schiffspark mit ℳ 1 154 000,—, die Geschäftsgebäude und Hallen mit ℳ 445 010,— Maschinen, Kräne usw. mit ℳ 116 001,—, Debitoren mit ℳ 1 142 797,— eingesetzt. Das Aktienkapital beträgt ℳ 1 600 000,—, der Umstellungs-Reservefonds ℳ 240 000,—, das Kreditoren-Konto ℳ 1 230 248,—, der Reingewinn ℳ 7 818,39.

c) Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Die Bilanz weist einen Reingewinn von ℳ 2443,41 aus. Das Aktienkapital beträgt ℳ 525 000,—, der UmstellungsReservefonds ℳ 105 000,—, das Kreditoren-Konto weist ℳ 292 649,— aus. Demgegenüber betragen die Aktiven insgesamt ℳ 925 092.

d) Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G., Münster. Die Aktiven einschl. Kontokorrent, Debitoren (ℳ 875 000,—) betragen ℳ 1 985 574,72. Unter den Passiven sind zu erwähnen der Reingewinn von ℳ 2 443,41, Aktienkapital ℳ 525 000,—, Umstellungs-Reservefonds ℳ 105 000,—, Kontokorrent-Konto, und zwar eigene Konzerngesellschaften ℳ 605 301,—, sonstige Gläubiger ℳ 598 556,—.

Der Bericht des Vorstandes der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft weist darauf hin, daß mit einer endgültigen Besserung der Beschäftigung der Rheinschiffahrt nicht zu rechnen ist, wenn nicht die Tarifgestaltung der Reichsbahn grundlegend sich ändert. Beim Ergebnis darf auch die Belastung durch Steuern und Zinsen, wie durch hohe Aufwendungen für Unterhalt und Instandsetzung der Flotte, die durch die Beschlagnahmungen der Besatzungsbehörden stark gelitten hatte, nicht vergessen werden.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Aus einem Ueberschuß von 374 821 ℳ sollen 332 933 ℳ zu Abschreibungen verwendet und 41 888 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Bezüglich des Geschäftsverlaufes 1924 ist dasselbe zu sagen, wie bei der Fendel-Gesellschaft. In der Bilanz werden Kreditoren mit 2 460 586 ℳ ausgewiesen. Andererseits betragen Debitoren 2 977 253 ℳ, Beteiligungen und Wertpapiere 723 700 ℳ, Vorräte und Ersatzteile 57 500 ℳ.

Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, Mannheim. Das Geschäftsjahr 1924 schließt mit einem Ueberschuß von 374 821 ℳ, wovon 356 764 ℳ zu Abschreibungen verwandt und 18 056 ℳ neu vorgetragen werden sollen. Nach dem Bericht des Vorstandes war der Beschäftigungsgrad in den Frühjahrs- und Sommermonaten sehr mäßig. Auch der Umschlags- und Lagerbetrieb ließ sehr viel zu wünschen übrig. Er hatte unter den gleichen Folgen zu leiden, wie die Schiffahrt selbst, sodaß auch das Ergebnis dieser Abteilung unbefriedigend ist. Die Abteilung Spedition wurde in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut. Import- und Exportverkehr waren jedoch wenig belebt. Ueber die Aussichten im neuen Jahre kann heute noch nichts gesagt werden. Das Geschäft auf dem Rhein ist sehr ruhig, die Frachten sind sehr gedrückt, während die Unkosten, wie allgemein, dauernd im Steigen begriffen sind. Nach der Bilanz am 31. Dez. 1924 betragen Kreditoren 4 882 401 ℳ, andererseits Debitoren 4 421 667 ℳ, Beteiligungen und Wertpapiere 639 683 ℳ, Material und Kohlen 7 103 227 ℳ.

Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, München. Der Bericht des Vorstandes beschäftigt sich zunächst mit den einzelnen Anlagen der Gesellschaft, der Kachletstufe bei Passau, der Staustufe Viereth bei Bamberg. Die Schlußbilanz vom 31. Dezember 1924 baut sich auf die Goldmarkeröffnungsbilanz zum 1. Januar 1924 auf. Unter den Aktiven fällt besonders das Konto Bauanlagen mit 25 279 995,21 R.M. auf, Kassenbestand und Bankguthaben weisen einen Betrag von 3 939 222,81 R.M. nach. Die Passiven betragen insgesamt 31 266 127,84 R.M., darunter Aktienkapital 2 700 000,—, Kredite vom Reich und Bayern 13 908 254,07. Weiter befinden sich unter den Passiven Schuldverschreibungen, Goldanleihen, Darlehen, Rückstellungen für Bauzinsen usw.

Die Oder, eingetragene Spar-, Darlehns- und Wirtschafts-Genossenschaft m. b. H. in Breslau, ist am 7. März cr. gegründet worden. Sie hat den Zweck: 1 den Sparsinn zu fördern, 2. die von der Kleinschiffahrt der Oder verdienten Gelder nutzbringend, wertbeständig und gut zinstragend anzulegen, 3. Spargelder der Oderschiffahrt solchen Standesgenossen nutzbar zu machen, die zum Bauen oder anderen Zwecken Geld bedürfen. Das Beitrittsgeld beträgt 10 ℳ und kommt zum Reservefonds. Der Genossenschaftsanteil beträgt 100 ℳ und ist in zwei Hälften zu entrichten. Die Haftsumme beträgt 500 ℳ pro Anteil. Den Vorstand bilden die Herren Krusch und Dr. Schneider, Vorsitzender und Syndikus des Schifferbetriebsverbandes für die Oder.

Hinweis!

Es wird auf das beiliegende Werbeblatt „Speicher-, Transport-, Umschlags-Anlagen" der Firma Amme, Giesecke & Konegen, A.-G., Braunschweig, aufmerksam gemacht.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 10
15. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.
Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, NW 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a.d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Allgemeiner Teil.

Aus gegebener Veranlassung weisen wir ausdrücklich darauf hin, daß sich der Inhalt der in unserer Zeitschrift veröffentlichten Aufsätze nicht immer mit der Ansicht des Zentralvereins oder der Hauptschriftleitung der Zeitschrift für Binnenschiffahrt deckt. Gerade dadurch, daß wir jede begründete Ansicht über Binnenschiffahrtsfragen in unserer Zeitschrift zu Worte kommen lassen, glauben wir am besten zur Förderung der Binnenschiffahrt beitragen zu können.

Der Hauptschriftleiter.

Die neueste Entwicklung der ostpreußischen Binnenschiffahrt.

Von Dr. H. Steinert, Danzig-Langfuhr.

Die ostpreußischen Wasserstraßen haben vor dem Kriege eine hervorragende Bedeutung als Durchfuhrwege gehabt. Ostpreußen hat vorläufig in der Hauptsache nur eine einzige Hauptwasserstraße, die den nördlichen Teil der Provinz durchzieht. Sie führt von der litauischen Grenze bei Schmalleningken in Gestalt des Memelstroms zum Kurischen Haff und an diesem entlang durch die Deime zum Pregel, dann über Königsberg zum Frischen Haff und an Elbing vorbei zum Weichseldelta. Auf der einen Seite ergibt sich die Durchfuhr größerer Mengen Güter aus dem früheren Rußland auf dem Memelstrom, auf dem anderen Ende der Anschluß an das Weichselgebiet mit seinem immerhin früher recht lebhaften Verkehr und mit dem Durchgangsverkehr durch den Bromberger Kanal zur Oder. Dieser Durchgangsverkehr hat aber infolge der politischen Umwälzungen der Nachkriegszeit sehr nachgelassen, und die lange Wasserstraße des nördlichen Ostpreußen hat gewissermaßen an beiden Enden keinen Anschluß mehr. Im Osten fehlt der Anschluß nach Kowno, außerdem ist hier die Verzweigung der großen Wasserstraße nach Memel durch die Abtrennung des Memelgebiets abgeschnitten, und im Westen bleibt nur noch die Abzweigung nach Danzig offen, während der Verkehr mit dem polnischen Weichselgebiet für deutsche Kähne nicht möglich ist, der Durchgangsverkehr nach dem Reiche trotz offizieller Regelung manche Schwierigkeiten bietet.

Einen Hauptteil des Verkehrs auf der großen nördlichen Wasserstraße Ostpreußens stellte vor dem Kriege der Verkehr zwischen Regnit, Tilsit, Memel und Königsberg einerseits und Kowno anderseits. Kowno war der Umschlagsplatz für große Mengen von Holz, namentlich von Papierholz, das meistens mit der Eisenbahn, in kleinerem Umfange auf dem Wasserwege aus Rußland herankam und in Kowno in Kähne umgeladen wurde. Auf diesem Wege wurden hauptsächlich die großen ostpreußischen Zellstoff-Fabriken, die nach dem Kriege der Stinneskonzern zusammenschloß, mit Papierholz versorgt. Im Jahre 1913 kamen auf diesem Wege über die Grenze bei Schmalleningken 400 000 T. Papierholz. Außerdem benutzten aber diesen Weg noch erhebliche Mengen anderen Holzes. Ferner war diese Wasserstraße auch sehr wichtig

für die Holzflößerei, kamen doch 1913 in Gestalt von Flößen nicht weniger als 550 000 T. Holz von Rußland nach Ostpreußen herein. Nach dem Kriege hat dieser Holzverkehr auf dem Memelstrom fast vollständig aufgehört, die ostpreußischen Zellstoff-Fabriken müssen ihr Holz größtenteils auf dem Wasserwege aus anderen Oststaaten beziehen, oder aber aus Ostpreußen auf dem Bahnwege. Litauen selbst kann nennenswerte Holzmengen für die Ausfuhr nicht mehr liefern, so daß beispielsweise in Memel, das ja jetzt selbst zu Litauen gehört, wegen Holzmangel fast alle Schneidemühlen stillstehen, und die Durchfuhr von Holz auf dem Bahn- oder Wasserwege aus den benachbarten polnisch- oder sowjet-russischen Gebieten hat Litauen bisher nicht zugelassen. Die alte Memelwasserstraße hat daher gegenwärtig ihre Bedeutung verloren. Zahlreiche Kähne sind durch den Wegfall dieses Verkehrs beschäftigungslos geworden, zahlreiche Schleppdampfer nach außerhalb verkauft. Es besteht zwar ein nennenswerter Verkehr von den ostpreußischen Hafenplätzen nach Kowno, aber dabei werden hauptsächlich Güter verschiedener Art in kleinerem Umfange, außerdem Kohlen, Düngemittel als Massengüter stromauf befördert, und es kamen kleine Mengen Holz und kleine Mengen Stückgüter verschiedener Art von Litauen stromab. Der Warenverkehr zwischen den ostpreußischen Plätzen und dem Memelgebiet, insbesondere zwischen Kowno und Memel, wo früher ein starker Verkehr bestand, hat außerordentlich nachgelassen. Memel selbst hat ebenfalls in seiner Binnenschiffahrt sehr viel verloren, so daß der heutige Binnenschiffsverkehr von Memel kaum ein Viertel von dem der Vorkriegszeit ausmacht.

Auf der anderen Seite ist ein verhältnismäßig lebhafter Verkehr, hauptsächlich mit Dampfern, zwischen Danzig und Königsberg bestehen geblieben. Er bleibt hinter dem Verkehr der Vorkriegszeit zwischen diesen beiden ostdeutschen Großstädten nicht wesentlich zurück. Der Verkehr zwischen Elbing und Danzig allerdings hat recht stark nachgelassen, da der Absatz industrieller Erzeugnisse zwischen diesen beiden Plätzen, der früher bedeutend war, durch die deutsch-polnische Zollgrenze jetzt erschwert wird. Fast vollständig aber fehlt der früher recht bedeutende Verkehr zwischen dem Weichselgebiet und Königsberg. Vor dem Kriege gab es ja sogar eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Königsberg und Thorn mit zwei ziemlich großen Schraubendampfern, und der Kahnverkehr auf dieser Strecke war nennenswert. Heute gibt es einen Schiffsverkehr zwischen Königsberg oder Elbing und den polnischen Hafenplätzen an der Weichsel, Graudenz, Thorn, Bromberg oder Dirschau überhaupt nicht mehr. Diese polnischen Hafenplätze haben daher auch an Bedeutung erheblich verloren. Hin und wieder einmal verkehrt zwischen den ostpreußischen Wasserstraßen und dem Reiche durch das polnische Gebiet ein Kahn mit Holz oder es kommt auch ein Kahn mit Waren verschiedener Art vom Reiche nach Ostpreußen. Aber dieser Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich durch den Bromberger Kanal dürfte heute kaum ein Zehntel vom Umfang der Vorkriegszeit aufweisen.

Infolge der Unterbrechung des Zusammenhanges der ostpreußischen Wasserstraßen mit dem Weichselgebiet hat auch eine Nebenwasserstraße der großen ostpreußischen Linie erheblich an Bedeutung verloren, deren Ausbau zu einer wirklich leistungsfähigen Wasserstraße infolge des Krieges beinahe in Vergessenheit geraten ist. Es ist dies die Nogatwasserstraße, die den östlichsten Mündungsarm der Weichsel bildet und im Jahre 1917 für den Verkehr wieder eröffnet wurde. Die Nogatwasserstraße ist die einzige Wasserstraße in Ostpreußen, die man in den letzten 15—20 Jahren ausgebaut hat, und die einigermaßen modernen Ansprüchen genügt, indem sie für 400 T.-Kähne ausgebaut ist. Die Nogat war in früheren Jahrhunderten eine sehr wichtige Wasserstraße, indem der Verkehr mit dem oberen Weichselgebiet zeitweise beinahe in gleichem Maße durch die Nogat nach Marienburg und Elbing ging, wie durch den Hauptstrom nach Danzig. Aber in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ließ der Verkehr auf der Nogat erheblich nach, und als dann im Jahre 1846 mit einem Abschluß der Nogat von der Weichsel durch einen Damm begonnen wurde, versandete die Nogat so vollständig, daß sie als Wasserstraße beinahe zu bestehen aufhörte. Im Jahre 1910 erst wurde die Wiederherstellung dieser Wasserstraße durch Kanalisierung beschlossen und der Ausbau erfolgte dann von 1912—1917 mit einem Kostenaufwand von beinahe 20 Mill. Mark. Da der Abschluß der Nogat von der Stromweichsel bestehen bleiben sollte, um das ganze Nogatgebiet vor Ueberschwemmung zu schützen, so war der Ausbau nur durch Kanalisierung möglich. Hierzu wurden 4 Schleusen von 57,4 Meter Länge und 9,6 Meter Breite gebaut. Von der Abzweigung der Nogat von der Weichsel bis zur Mündung in das Frische Haff ist die Nogatwasserstraße 61 Km. lang. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nogat wurde auch der alte Kraffohl-Kanal, einer der ältesten Kanäle Deutschlands, der die Nogat mit dem Elbing-Fluß verbindet, für 400-T.-Kähne ausgebaut, und man rechnete damit, daß ein nennenswerter Verkehr auch zwischen Elbing und dem Weichselgebiet durch die Nogat einsetzen würde. Ebenso rechnete Marienburg auf einen Aufschwung des Verkehrs mit den Weichselstädten und vielleicht sogar mit Polen.

Zur Ausnutzung der ausgebauten Nogat hat man in Marienburg bald nach dem Kriege mit dem Bau einer Hafenanlage begonnen, deren weiterer Ausbau auch jetzt noch im Gange ist. Der Hafen soll im ganzen Liegeplätze für 11 Kähne von 400 T. bieten. Es sind gegenwärtig im Betrieb 374 Meter Bollwerk, 1641 Meter Hafenstraßen, ein fester und ein fahrbarer Kran und ein massiver Lagerschuppen, und der Hafen ist mit Gleisanlagen reichlich ausgestattet. Ein weiterer massiver Lagerschuppen befindet sich im Bau. Um das Hafengelände herum stehen 400 000 Km. Gelände für industrielle Anlagen zur Verfügung.

Da auch der Nogatwasserstraße infolge der Zollgrenze der Zusammenhang mit dem jetzigen polnischen Weichselgebiet fehlt, so war der Verkehr auf der Nogat und im Hafen von Marienburg bisher nur gering. Zeitweise gab es einen lebhaften Passagierdampferverkehr zwischen Danzig und Marienburg, auch zwischen Elbing und Marienburg, der aber inzwischen fast ganz eingeschlafen ist. Der Warenverkehr zu Wasser beschränkt sich hauptsächlich auf Verschiffungen von Marienburg nach Elbing und anderen ostdeutschen Plätzen, gelegentlich auch nach Danzig. Der Verkehr im Hafen von Marienburg ergab 1921 einen Umschlag von 10 630 T., war 1924 auf 22 765 Tonnen angewachsen und dürfte 1925 etwa 40 000 T. erreichen. So bescheiden diese Zahlen auch sind, bedeuten sie für ostdeutsche Verhältnisse doch schon eine recht günstige Entwicklung. Marienburg hat heute als Grenzstadt eine größere wirtschaftliche Bedeutung als früher, hat außerdem auch ein verhältnismäßig umfangreiches Hinterland, nämlich das westliche Ostpreußen, das an die Weichsel grenzt, infolge der polnischen Grenze aber seine früheren Beziehungen zu Danzig und anderen Weichselplätzen hat aufgeben müssen. Immerhin aber wird trotz des guten Hinderlandes die Nogatwasserstraße nicht die Bedeutung erlangen können, die man früher erwarten konnte, solange noch ganz Westpreußen deutsch war.

Die einzige große ostpreußische Wasserstraße, die von der Weichsel über Königsberg bis zur Memel und zur litauischen Grenze führt, ist also heute nur ein Torso. Das hat sehr ungünstig eingewirkt auf den Kahnverkehr, so daß der Bestand an Frachtkähnen heute nur halb so groß ist wie vor dem Kriege und die Kahnschiffer ständig

schlecht beschäftigt sind. Für sie bildeten gerade die Ladungen aus den anschließenden Gebieten, die jetzt abgetrennt sind, die Haupteinnahmequelle. Während vor dem Kriege auch in Ostpreußen und besonders in Elbing hin und wieder Frachtkähne neu gebaut wurden, ist das in den letzten Jahren überhaupt nicht vorgekommen. Etwas besser gestaltet hat sich allmählich wieder der Dampferverkehr, der zwar zeitweise durch die Inflation gelitten hat, heute aber wohl beinahe so umfangreich ist wie vor dem Kriege. Namentlich auf der wichtigsten Strecke Königsberg—Tilsit, ferner auf der Strecke Königsberg—Danzig und von Tilsit memelaufwärts und memelabwärts nach Schmalleningken und nach Ruß verkehren heute mindestens so viele Dampfer wie vor dem Kriege. Die schon viele Jahrzehnte bestehende Linie Königsberg—Tilsit, auf der neben langsamen Güterdampfern in den letzten 30 Jahren jeden zweiten Tag ein schneller Raddampfer in jeder Richtung verkehrte, wurde sogar kürzlich noch eine tägliche Abfahrt mit Eildampfern eingerichtet. Auch eine schon zu Anfang des Krieges eingestellte Dampferlinie zwischen Königsberg und dem jetzt zum Memelgebiet gehörenden Marktflecken Heydekrug wurde kürzlich wieder eröffnet. Ebenso besteht auch noch der ziemlich lebhafte Dampferverkehr zwischen Königsberg und Elbing. Dagegen ist auch der Dampferverkehr zwischen Königsberg und Memel zurückgegangen.

Die große nördliche Randwasserstraße Ostpreußens hat noch immer keine Nebenlinien ins Innere der Provinz von nennenswerter Bedeutung. Die Kanalisierung des Oberpregels von Tapiau nach Insterburg ist nun also seit dem vorigen Jahre in Angriff genommen worden, nachdem man Jahrzehnte darum gekämpft hat. Diese Linie wird jetzt allerdings nur für 250-T.-Kähne ausgebaut, so daß noch nicht einmal das 400-T.-Schiff für Ostpreußen allgemein Verwendung finden kann. Die zwei Hauptschleusen der Wasserstraße sollen im nächsten Jahre betriebsfertig werden, und dann will man auch bereits einen Teil des neuen Hafens in Insterburg, für den ein besonderer Stichkanal gebaut wird, in Benutzung nehmen. Immerhin wird diese Wasserstraße verhältnismäßig schnell betriebsfertig im Vergleich zu dem nun bald sagenhaften Masurischen Kanal. Der sicherlich sehr wichtige Masurische Kanal befindet sich 20 Jahre im Bau, aber kein Mensch weiß anzugeben, wann er wirklich fertig wird. Nach seiner Fertigstellung wird die Pregelwasserstraße noch weiter an Bedeutung gewinnen, und man kann erwarten, daß die gesamte ostpreußische Binnenschiffahrt davon vielen Vorteil haben wird. Der Bau des Masurischen Kanals wurde ja schon 1847 beschlossen, aber nicht in Angriff genommen. Dann wurde 1897 ein neuer Entwurf fertiggestellt, dessen Annahme sich aber verzögerte, so daß schließlich 1906 und 1907 wieder ein neuer Entwurf aufgestellt werden mußte, worauf dann 1908 der Bau aufs neue beschlossen wurde. Ob zum zwanzigjährigen Jubiläum wohl dieser Kanal befahrbar sein wird? Der Masurische Kanal wird im ganzen nur 50,4 Km. lang, erhält allerdings 10 Schleusen von 45 Meter Länge und 7,5 Meter Breite mit 6,5—17,2 Meter Gefälle und soll 1,5 Mtr. Wassertiefe haben. Der tatsächliche Baubeginn erfolgte 1910, so daß nun immerhin 15 Jahre daran richtig gebaut wird.

Zeigt schon die lange Verzögerung des Ausbaues des Oberpregels und das gemütliche Tempo beim Masurischen Kanal, daß Ostpreußen beim Wasserstraßenbau stiefmütterlich behandelt wird, so erkennt man das erst recht beim Oberländischen Kanal, den man heute mehr als Naturdenkmal, denn als Wasserstraße betrachten kann. Der Oberländische Kanal hat in seiner heutigen Gestalt fast gar keine wirtschaftliche Bedeutung, da er in seinen Abmessungen viel zu klein ist und nur von geradezu winzigen Fahrzeugen befahren werden kann. Nachdem infolge der Abtrennung Ostpreußens der einzige ganz große ostpreußische Kanalplan, nämlich der Plan für einen Kanal von der Weichsel nach den Masurischen Seen, vorläufig erledigt ist, blieben nur zwei recht bescheidene Wasserstraßenwünsche für Ostpreußen übrig, nämlich der Ausbau des Oberpregels und der Ausbau des Oberländischen Kanals. Beide Pläne sind nicht entfernt mit den großen Kanalplänen zu vergleichen, die man im Reiche vielfach verfolgt, haben aber für die abgetrennte Provinz mit ihren schwierigen Verkehrsverhältnissen um so größere Bedeutung. Da die erforderlichen Geldmittel für die ostpreußischen Wünsche verhältnismäßig bescheiden sind, so ist anzunehmen, daß zur Förderung der Provinz an diesen Plan nun endlich herangegangen wird.

Der Oberländische Kanal wurde von 1844 bis 1860 erbaut und führt vom Drausensee bei Elbing nordwärts nach den Oberländischen Seen und verzweigt sich bei Liebemühl in zwei Teile, deren einer nach Osterode führt, während der andere nach dem Geserichsee mit den Städten Deutsch-Eylau und Saalfeld führt. Der Kanal im ganzen besteht aus einer großen Anzahl größtenteils ziemlich tiefer und ungewöhnlich schöner Seen und aus den Verbindungsstrecken zwischen diesen Seen, die zum Teil durch Erweiterung von Gräben und Flußläufen entstanden sind, zum Teil noch gegraben werden mußten. Der Oberländische Kanal war seinerzeit ein technisch ziemlich schwieriger Bau, weil auf eine ziemlich kurze Entfernung 100 m Höhenunterschied zu überwinden waren, wobei man infolge der kurzen Entfernung und der unsicheren Wasserversorgung keine Schleusen verwenden konnte. Man hat daher ein sonst in Deutschland unbekanntes Verfahren für die Ueberwindung der Höhenunterschiede gewählt, indem man die von Elbing kommenden Schiffe in fünf Stufen auf sogenannten schiefen Ebenen, d. h. auf einem geneigten Schienenstrang mit einem Wagen in die Höhe fährt. Die erste geneigte Ebene bei Neu-Kußfeld überwindet 13½ Meter, die zweite bei Hirschfeld 21,9 m, die dritte bei Schönfeld 24,5 m, die vierte bei Kanthen 18,8 m und die fünfte bei Buchwalde 20,4 m Höhenunterschied. Das Hinaufziehen der Wagen, in denen sich die Schiffe befinden, erfolgt unter Verwendung von Wasserkraft. Entsprechend dem damaligen Stand der Technik hat man der Kanalrinne und vor allen Dingen den zur Ueberwindung der Höhen verwendeten Wagen äußerst beschränkte Abmessungen gegeben: die Schiffe dürfen nur höchstens 24½ m Länge und nicht mehr als 3 m Breite haben. Die außerordentlich geringe Breite macht schon die Verwendung der meisten Haffkähne im Oberländischen Kanal unmöglich, und selbst die kleinen Schleppdampfer des Elbinger oder Königsberger Hafens können den Oberländischen Kanal nicht benutzen, weil sie in den Wagen der geneigten Ebenen nicht Platz hätten. Da die kleinen Wagen auch verhältnismäßig leicht gebaut sind, so dürfen die Schiffe auch nicht mehr als 50 t laden. Infolge dieser äußerst bescheidenen Abmessungen wird im allgemeinen der Oberländische Kanal mit den dazu gehörigen Seen nur von besonders dafür gebauten Fahrzeugen befahren. Es gibt heute wahrscheinlich kaum mehr als 30 Frachtkähne für diesen Verkehr und vielleicht ebenso viele Dampfer und Motorboote. Da so kleine Fahrzeuge auf längeren Reisen unwirtschaftlich sind, so findet auch kein nennenswerter Verkehr etwa zwischen Königsberg und dem Oberland auf diesem Wasserwege statt. Der Verkehr beschränkt sich fast ausschließlich auf die Oberländischen Seen selbst und das Gebiet bis Elbing. Eine früher bestehende regelmäßige Verbindung zwischen Osterode und Danzig mit einem kleinen, besonders dafür gebauten Dampfer, der einige kleine Lastkähne anhängte, ist eingegangen. Etwas belebt hat sich neuerdings der Touristenverkehr mit Motorbooten.

Der Oberländische Kanal ist also in seiner heutigen Gestalt ein völlig veraltetes Bauwerk mit einem ganz unbedeutenden Verkehr. Da gerade dieser Teil der Pro-

vinz infolge des Mangels an Wasserwegen und auch infolge eines nicht gerade dichten Eisenbahnnetzes ein dringendes Bedürfnis nach besseren Verkehrswegen aufweist, so wird seit langem ein Ausbau des Oberländischen Kanals gefordert. Die Pläne erstrecken sich in zwei Richtungen: einmal soll der vorhandene Kanalteil so ausgebaut werden, daß er von 400-t-Kähnen befahren werden kann, zum anderen soll eine Fortsetzung des Kanals über Osterode hinaus nach Allenstein erfolgen. Was die erste Forderung betrifft, so wird die Ueberwindung des Höhenunterschiedes wahrscheinlich nur durch ein modernes Hebewerk möglich sein, da die Wassermengen für Schleusen nicht ausreichen. Kähne von 400 t sind erforderlich, weil dieses das kleinste Normalmaß für moderne Kähne ist und bei der Wahl dieser Größe die anderen auf den ostpreußischen Wasserstraßen vorhandenen Schiffe auch auf dem Oberländischen Kanal verwendet werden können. Die Fortsetzung nach Allenstein bietet keine großen Schwierigkeiten, weil der zu überwindende Höhenunterschied nicht groß ist, weil ferner ein Teil der Strecke bis Allenstein durch mehrere Seen führt.

Der Oberländische Kanal von der Abzweigung im Drausensee oberhalb Elbing bis Deutsch-Eylau ist unter Einrechnung der Seenstrecke 81,5 km lang und vom Drausensee bis Osterode 68 km, von Osterode führt dann noch ein kleines Kanalstück nach dem oberhalb Osterode gelegenen Schillingsee. Vom Schillingsee bis Allenstein beträgt die Entfernung noch etwa 30 bis 40 km, je nach der Wahl der Kanalstrecke.

Wenn der Masurische Kanal fertig und der Oberländische Kanal bis Allenstein modern ausgebaut sein wird, so wird das ostpreußische Wasserstraßennetz vom heutigen bescheidenen Standpunkt aus betrachtet, einigermaßen fertig sein. Die große nördliche Randwasserstraße von der litauischen bis zur polnischen Grenze hat dann zwei große Nebenlinien, die mitten in die Provinz hineinführen und auf diese Weise fast die ganze Provinz durch eine leistungsfähige Wasserstraße an die Seehäfen anschließen. Beide großen Nebenlinien haben je eine Abzweigung, und zwar kann man im Westen die Nogatwasserstraße und im Osten den Oberpregel bis Insterburg als Abzweigung betrachten. Der Hauptnachteil liegt darin, daß der Masurische Kanal und der Oberpregel nur für Kähne von 250 t ausgebaut werden, was für heutige Verhältnisse selbst in dem verkehrsarmen Ostpreußen nicht mehr ausreicht.

Ueber verkehrspolitische Aufgaben zur Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen.*)

Von Dr. Werner Teubert, Potsdam.

Wenn auch von jeher die Verkehrsfragen in besonderem Maße die deutsche Wirtschaftspolitik beschäftigt haben, so hat doch ihre Bedeutung in der Nachkriegszeit noch zugenommen, und gerade gegenwärtig steht die Verkehrspolitik im Vordergrund des öffentlichen Interesses; und zwar in Deutschland wohl noch mehr als in anderen Ländern, da hier der Wettbewerb der Verkehrsmittel untereinander und mit denen des Auslandes durch die Folgen des Krieges besonders scharf geworden ist.

So ist es einmal die Deutsche Reichsbahn, die in ihrer neuen selbständigen Stellung, die ihr zugleich so schwere finanzielle Lasten auferlegt, sich bemüht, ihren Verkehr mit allen Mitteln zu fördern. Ihre Tarifpolitik geht jedoch bisher mehr darauf hinaus, den Verkehr anderer Verkehrsmittel an sich zu ziehen, als durch niedrige Tarife neuen Verkehr zu schaffen. So ist es begreiflich, daß besonders die Binnenschiffahrt sich benachteiligt fühlt, denn der Verkehr der deutschen Binnenschiffahrt bleibt noch mehr als der der Eisenbahn und der deutschen Seehäfen hinter dem der Vorkriegszeit zurück. Dazu sind an dem Binnenschiffahrtverkehr infolge der Internationalisierung der deutschen Ströme ausländische Unternehmungen weit mehr als vor dem Kriege beteiligt, denn 1913 entfiel von dem Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen 1/6, 1923 aber 1/3 auf fremde Flaggen. Einen gleich schweren Kampf hat die deutsche Seeschiffahrt am Weltmarkt zu bestehen, der in erster Linie darauf beruht, daß der Welthandel nach dem Umfang des Güteraustausches auch im Jahre 1924 noch um etwa 10 v. H. hinter der Vorkriegszeit zurückblieb, während die Welthandelsflotte gleichzeitig sich um 30 v. H. vermehrt hat. So ist denn der Kampf am Frachtenmarkt immer schärfer geworden, es werden Leerfahrten zwischen Häfen verschiedener Erdteile zur Erlangung von Ladung unternommen, sodaß trotz der Abnahme des Güteraustausches über See der Seeverkehr in den Häfen der Welt nach dem Raumgehalt der in ihnen verkehrenden Schiffe im Jahre 1924 um etwa 15 v. H. stärker war als 1913.

*) Auszug aus dem vom Verfasser auf der 7. ordentlichen Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau am 22. Mai 1925 gehaltenen Vortrag.

Wie schwer es den deutschen Seehäfen und ihrer Handelsflotte geworden ist, in den letzten Jahren wieder zu einem gewissen Aufschwung zu kommen, ist bekannt. Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte hat wesentlich dazu beigetragen, auch den Hafenverkehr so zu beleben, daß die deutschen Häfen im Jahre 1924 insgesamt etwa den gleichen Schiffsverkehr aufwiesen wie im Jahre 1913. Vor dem Kriege fielen etwa 60 % dieses Verkehrs auf deutsche Schiffe; 1924 machte die deutsche Flagge fast wieder die Hälfte des Gesamtverkehrs aus, obgleich die deutsche Handelsflotte kaum mehr als den halben Umfang der Vorkriegszeit besitzt. Wenn auch der Gesamtverkehr der deutschen Seehäfen nach dem Raumgehalt der Schiffe 1923 und 1924 wieder den Umfang von 1913 erreichte, so verkehrten doch darunter mehr leere Schiffe, als damals, und dazu konnten die beladenen ihren Raumgehalt nicht so gut ausnutzen. Obgleich z. B. im Jahre 1923 die Kohleneinfuhr über See weit stärker war als 1913, blieb der gesamte Güterverkehr über See noch um über 1/4 gegen 1913 zurück. Denn während 1913 etwa 56 Millionen t über die deutschen Seehäfen befördert wurden, waren es 1923 nur 41 Millionen t und 1924 wurde auch diese Menge nicht ganz erreicht. Noch deutlicher wird die ungünstige Lage der deutschen Schiffahrt, wenn man bedenkt, daß 1913 die Ausfuhr über die deutschen Seehäfen den halben Umfang der Einfuhr hatte, während in den letzten Jahren kaum mehr als 1/3 der Mengen ausgeführt wurden, die über See eingingen. Berücksichtigt man zu diesem ungünstigen Rückfrachtverhältnis den Ueberfluß an Weltschiffsraum, der dazu geführt hat, daß andere Länder, die mit Deutschland in Wettbewerb stehen, ihre Seehäfen und ihre Handelsflotte durch staatliche Unterstützungen weitgehend fördern, so kommt man zu der Notwendigkeit, daß auch der deutsche Seeverkehr weiter gehoben werden muß.

Der enge Zusammenhang der Entwicklung der deutschen Häfen mit dem Gedeihen der deutschen Volkswirtschaft legt es nahe, daß die Hafenstädte und Küstenländer in der Fürsorge für ihre Häfen und deren Verkehr vom Reich unterstützt werden. Nun bringt es die Entwicklung der Seeschiffahrt mit sich, daß eine Zusammenballung des Verkehrs in einigen wenigen Häfen für einen wirtschaftlichen Schiffahrtbetrieb am günstigsten ist. So können

z. B. Belgien und Dänemark mit allen Mitteln den Verkehr ihrer einzigen bedeutenden Häfen Antwerpen und Kopenhagen fördern. Wir in Deutschland sind nicht in dieser günstigen Lage; Hamburg überragt zwar alle übrigen Häfen an Bedeutung, jedoch umfaßt sein Verkehr sowohl nach Schiffsraum wie nach Gütermengen nur wenig mehr als die Hälfte des ganzen deutschen Seeverkehrs, und dieser Umstand erschwert Hamburg gerade seine Stellung gegenüber seinem Hauptwettbewerbshafen Antwerpen und auch gegenüber Kopenhagen. Denn die deutsche Verkehrspolitik muß auch auf die anderen großen Häfen Rücksicht nehmen, so insbesondere auf die Bremischen, die annähernd ⅙ des deutschen Seeverkehrs umfassen. Wenn auch die größte Zahl der übrigen Häfen nur örtliche Bedeutung haben, so besitzen doch außer anderen Elbe- und Weserhäfen z. B. Stettin und Emden auch ein derartig weites Hinterland, daß es nicht angängig wäre, zur Förderung des Wettbewerbs mit den ausländischen Seehäfen etwa allein Hamburg und Bremen mit allen Mitteln zu stützen. Dazu wird die deutsche Verkehrspolitik noch dadurch erschwert, daß der natürliche Zugang Westdeutschlands zum Meere, der Rhein, nach Rotterdam und Antwerpen führt, den Seehäfen, die gerade mit den deutschen im schärfsten Wettbewerb stehen, die deutsche Rheinschiffahrt aber mit Recht beansprucht, daß die deutschen Rheinhäfen in ähnlicher Weise wie die Seehäfen vom Reich gefördert werden.

Betrachten wir zunächst kurz den Wettbewerb der deutschen Seehäfen untereinander, so stehen mit Hamburg einmal unsere übrigen größten Häfen Bremen, Stettin und Emden in Wettbewerb. Gegenüber Hamburg, das in fast jeder Beziehung alle anderen Häfen so weit überragt, schützen Bremen der angestammte Eigenhandel, die bedeutenden eigenen Reedereien, ferner seine ins Binnenland vorgeschobene Lage, die für weite Gebiete Westdeutschlands billigere Eisenbahnfrachten ergibt als für Hamburg. Der große Vorzug, den Hamburg auch für seine weitere Entwicklung hat und der auf dem weiten Hinterland beruht, das seinem Hafen die Elbeschiffahrt verschafft, wird nur ausgeglichen werden können, wenn außer der geplanten Weserkanalisierung auch der Hansakanal gebaut wird, der das Ruhrgebiet mit Bremen und Hamburg in gerader Linie verbinden soll. Durch diesen wird zugleich mit Bremen auch Hamburg einen bedeutenden Nutzen haben, schon durch die Steigerung der Ausfuhr, die die Ladungsbilanz beider Häfen günstiger gestalten wird.

Gerade das günstige Verhältnis von Ein- und Ausfuhr, das nur in den letzten Jahren, die die Kohlenausfuhr unterbanden, gestört war, ist ein Hauptgrund, daß der Emdener Hafen eine Bedeutung erlangen konnte. Durch den Dortmund-Ems-Kanal zum natürlichen Seehafen für das östliche Ruhrgebiet geworden, wird der Emdener Hafen, solange ihn die Schiffahrtabgabentarife wie bisher begünstigen, seine Bedeutung gegenüber Bremen und Hamburg auch behalten, wenn der Hansakanal gebaut ist.

Unter den Seehäfen, deren Entwicklung durch die Vormachtstellung Hamburgs beeinträchtigt wird, befindet sich auch der größte preußische Hafen Stettin. Das natürliche Hinterland Stettins wird in großem Umfang durch Hamburg in Anspruch genommen. Obgleich z. B. von Berlin Hamburg doppelt so weit entfernt liegt wie Stettin, war vor dem Kriege der Verkehr Groß-Berlins über Hamburg um ein Mehrfaches größer als über Stettin, was namentlich auf den niedrigen Binnenschiffahrtfrachten zwischen Hamburg und Berlin beruhte. Zur Förderung Stettins wurde der Hohenzollernkanal gebaut, doch ist ein voller Erfolg noch nicht eingetreten, denn auch im Jahre 1923 war Berlins Verkehr mit Hamburg noch doppelt so stark wie mit Stettin. Selbst auf dem Bahnweg ist Berlins Verkehr mit Stettin nicht umfangreicher als mit Hamburg. Für Schlesien ist Hamburg nach dem Kriege in noch stärkerem Maße als früher neben Stettin als Seehafen in Betracht gekommen; gingen doch 1923 zwischen Schlesien und den Seehäfen nur ⅔ des Verkehrs über Stettin und ⅓ über Hamburg, das etwa 300 km weiter liegt. So steht auch in Stettin der Seeverkehr erheblich mehr gegen die Vorkriegszeit zurück als in Hamburg, besonders in der Ausfuhr. Liegt dies auch zum großen Teil an der Abtretung der früher ausfuhrreichen Gebiete an Polen, so tragen doch auch die Frachten mit dem Binnenlande dazu bei, daß Hamburg vielfach vom Verkehr vor Settin bevorzugt wird. So sind z. B. für viele Sendungen nach Oberschlesien die Bahnfrachten von Stettin um 40 vom Hundert höher als vor dem Kriege, während die Frachtsätze ab Hamburg nur um 20 v. H. gestiegen sind. Bei der Ausfuhr, z. B. der oberschlesischen Eisenindustrie, steht Stettin im Wettbewerb mit Hamburg noch ungünstiger da. Denn die Eisenbahnfrachten nach Hamburg sind um etwa 50 v. H. gestiegen, die nach Stettin aber um weit mehr als das Doppelte. Solange die Reichsbahn an ihrem Staffelsystem festhält, müßten die Nachteile für Stettin durch Einführung der ja seit langem geforderten Umschlagstarife für die oberen Oderhäfen, besonders für Erz und Kohle, ausgeglichen werden.

Eine solche Stärkung Stettins würde zwar wiederum in Lübeck fühlbar werden, doch ist Lübeck ja der Haupthafen zwischen den Ostseeländern und Mitteldeutschland, wo sich der Wettbewerb Hamburgs fühlbarer macht, als der Stettins. Die Nachkriegsjahre haben Lübeck viel an Einfuhrgütern, besonders Holz, genommen, doch hat die Ausfuhr einen beträchtlichen Umfang behalten. Lübeck wird am ehesten an Bedeutung gewinnen können durch den Bau des Mittelland- und des Hansakanals, die neuen Verkehr zwischen Westdeutschland und der Ostsee über Lübeck bringen werden. Die Verteilung dieses Ostseeverkehrs auf die Häfen Lübeck, Hamburg und Kiel wird zum Teil auch von den Abgabetarifen im Kaiser-Wilhelm-Kanal abhängen. Wenn auch der größte Teil des Umschlagverkehrs zwischen Ozeandampfern und Ostseeschiffen bei Hamburg verbleiben wird, so haben doch die letzten Jahre gezeigt, daß die Bemühungen Kiels, einen gewissen Teil dieses Verkehrs an sich zu ziehen, nicht umsonst gewesen sind. Mit Hamburg stehen ferner die Häfen Harburg und Altona in Wettbewerb; obgleich sie ganz überwiegend Einfuhrhäfen sind, haben sie doch zum Teil gerade durch die Nachbarschaft Hamburgs, das den Schiffen Rückfrachten liefert, ihren Verkehr gegenüber der Vorkriegszeit noch vermehren können. Anders liegt es bei den Weserhäfen Brake und Nordenham, die in den letzten Jahren im Gegensatz zu den bremischen Häfen bedeutend an Verkehr verloren. Die Entwicklung dieser Häfen beruhte vor dem Kriege mit auf der Eisenbahntarifpolitik, die für alle Weserhäfen etwa gleiche Frachtsätze ergab; das neue Tarifsystem führt nun einen großen Teil des Verkehrs dieser Unterweserhäfen Bremen zu, das mehr im Binnenlande liegt. Um diese Häfen, besonders Brake, das in letzter Zeit sehr verloren hat, wieder zur Blüte zu bringen, bedarf es einer Entwicklung von Eigenhandel und Industrie in den oldenburgischen Häfen und entsprechender Eisenbahntarifmaßnahmen; man wird jedoch nicht etwa zum Vorteil der oldenburgischen Häfen darauf verzichten dürfen, die Unterweser bis Bremen hinauf weiter zu vertiefen und zur Entwicklung Bremens größeren Schiffen als bisher den Zugang zu ermöglichen.

Zu dem Wettbewerb der deutschen Seehäfen untereinander tritt der Wettbewerb der Eisenbahn durch die Einführung der Staffeltarife, durch die sich die Eisenbahn an Stelle des Seeweges einschaltete und so dazu beitrug, daß der Verkehr über See zwischen deutschen Häfen gegen die Vorkriegszeit außerordentlich zurückging. Auch die neuerdings eingeführten Durchfuhrtarife zwischen Polen und Holland—Belgien werden dazu beitragen, die Güterbeförderung zwischen Osten und Westen auf den direkten Bahnweg statt über die deutschen Seehäfen zu leiten. Wäh-

rend die Eisenbahntarifpolitik vielfach die Entwicklung der Seehäfen hemmt, ist jedoch die deutsche Binnenschiffahrt den Seehäfen meist nur förderlich, — Binnen- und Seeschiffahrt arbeiten besonders eng zusammen und sind in ihrer Entwicklung voneinander abhängig. Ein Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt könnte höchstens durch den Mittellandkanal und den geplanten Hansakanal eintreten, die einen Teil der Küstenschiffahrt an sich ziehen würden; dies fällt jedoch gegenüber dem Vorteil dieser Kanäle, besonders des Hansakanals, den deutschen Seehäfen ein weiteres Hinterland und vermehrte Rückfracht zu schaffen, nicht ins Gewicht. Anders liegt es jedoch mit der Rheinschiffahrt, die an sich das beste Beispiel dafür ist, wie sehr Binnen- und Seeschiffahrt zur gegenseitigen Entfaltung beitragen können, — nur kommen die Vorteile hier nicht den deutschen Seehäfen, sondern Rotterdam und Antwerpen zugute, so daß, wie schon erwähnt, hieraus eine der schwierigsten Aufgaben unserer Seehäfenpolitik entstanden ist. Zur Beurteilung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen mit denen des Auslandes sei jedoch eine kurze Betrachtung der Verkehrslage und der Eisenbahntarifpolitik vorausgeschickt.

Von dem Gesamtgüterverkehr Deutschlands mit dem Auslande entfielen auf den Seeweg bei der Einfuhr im Jahre 1913 und 1922, also vor Beginn des Ruhreinbruchs, 60 v. H., von der Ausfuhr 1913 etwa ¼, 1922 etwa ⅕. An diesem Seeverkehr waren in den genannten Jahren die deutschen Seehäfen nur mit etwa ⅔ beteiligt, der Rest ging zum größten Teil über Rotterdam und Antwerpen. Im Jahre 1923 entfielen infolge des Ruhreinbruchs auf die deutschen Seehäfen zwar ⅘ des ganzen Seeverkehrs, im Jahre 1924 jedoch nur noch schätzungsweise ⅗. Es wurden also etwa ⅖ der über See von und nach Deutschland beförderten Güter über fremde Seehäfen geleitet und, durch die Entwicklung der Rheinschiffahrt, namentlich über holländische und belgische. Welche Bedeutung die Rheinschiffahrt für den Auslandsverkehr überhaupt hat, geht daraus hervor, daß 1924 über Emmerich über 30 Millionen t gingen, während der Auslandverkehr über deutsche Seehäfen insgesamt nur etwa 36 Millionen t betrug. Außer den Rheinmündungshäfen kommt für den Seeverkehr von und nach Deutschland im wesentlichen nur noch Triest in Betracht; der Verkehr von 1913 ist zwar noch nicht erreicht, doch zeigen die Gütermengen, die 1924 Triest als Seehafen wählten, schon eine erhebliche Zunahme gegenüber den vorhergehenden Jahren. Die deutschen Seehäfen treten mit den ausländischen jedoch nicht nur bei der Ein- und Ausfuhr Deutschlands in Wettbewerb, sondern in immer stärkerem Maße auch bei der Durchfuhr durch Deutschland, deren Vermehrung daher zu den Hauptaufgaben zur Förderung unserer Seeschiffahrt gehört.

Die Durchfuhr durch Deutschland von Ausland zu Ausland betrug 1913 etwa 7, im Jahre 1922 aber 13 Millionen t, d. h. etwa ⅙ der insgesamt zwischen Deutschland und dem Ausland bewegten Gütermengen. Diese gewaltige Zunahme bei dem gleichzeitig scharfen Rückgange unseres Außenhandels ist zum Teil auf die Abtretung deutscher Gebiete, zum Teil auf die niedrigen Frachten in Deutschland während der Inflationszeit zurückzuführen. So kam es, daß 1923 die Durchfuhr gar fast 14 Millionen Tonnen erreichte, 1924 aber nach Einführung der neuen Währung auf weniger als 11 Millionen t zurückging. Dieser Verkehr ist von solcher Bedeutung für die deutschen Verkehrsmittel, daß alles aufzuwenden ist, um einen weiteren Rückgang zu vermeiden, der angesichts der Bemühungen der Nachbarländer, diesen Verkehr um Deutschland herumzuleiten, zu befürchten ist. Die Durchfuhr durch Deutschland vollzieht sich zwar zum großen Teil zwischen den Nachbarländern selbst, zum größeren Teil jedoch zwischen den angrenzenden Ländern und Uebersee, so daß unsere Seehäfen an diesem Verkehr besonders beteiligt sind. Es handelt sich dabei in erster Linie um einen Zugang zum Meere für die Schweiz, die Tschechoslowakei, Polen, Oesterreich und Elsaß-Lothringen. In dem Verkehrswesen dieser Länder spielt die Durchfuhr aber vielfach eine noch größere Rolle als in Deutschland, so daß es begreiflich ist, wenn unsere Nachbarländer in Anbetracht dieses bedeutenden Verkehrs bemüht sind, durch verkehrspolitische Maßnahmen, besonders durch Herabsetzung von Eisenbahntarifen, zu verhindern, daß etwa zugunsten der deutschen Seehäfen ihnen ein Teil dieses Verkehrs entzogen wird.

In Deutschland sind die Eisenbahnfrachten, nach den Gesamteinnahmen der Reichsbahn je tkm gerechnet, in den letzten Monaten durchschnittlich um ⅓ höher als vor dem Kriege gewesen, so daß diese Steigerung der der Lebenshaltung und der Großhandelspreise etwa entspricht. In den Nachbarländern, die für den Wettbewerb der deutschen Seehäfen mit denen des Auslandes in Betracht kommen, liegen die Eisenbahnfrachten aber zumeist niedriger. Selbst wenn man die regelrechten Frachten für eine Reihe von Gütern der verschiedenen Tarifklassen für die mittlere Beförderungsweite, die in Deutschland etwa 160 Kilometer beträgt, miteinander vergleicht, ergibt sich, daß in Belgien, Frankreich, Oesterreich, aber auch in Polen und der Tschechoslowakei die Tarife billiger sind als in Deutschland; in Holland sind sie etwa ebenso teuer und nur in der Schweiz teurer als in Deutschland. Vergleicht man mit den regelrechten Frachten die für die Ausfuhr oder Durchfuhr geltenden Ausnahmetarife und die Frachtermäßigung, die sich durch Staffelungen auf großen Entfernungen bis zu 600 km ergeben, so findet man, daß in Deutschland die Frachten je tkm bis auf etwa die Hälfte heruntergehen, daß aber die Nachbarländer trotz ihrer schon niedrigeren Normalfrachten fast durchweg die gleiche oder noch größere Ermäßigung geben. So liegen gegenüber diesen deutschen Ausnahmetarifen, bei denen es sich darum handeln soll, die deutschen Seehäfen zu begünstigen, die Frachten in Pfg. je tkm durchschnittlich in Belgien und Frankreich fast um die Hälfte, die polnischen, österreichischen und holländischen Tarife um etwa 10 % niedriger. Wenn auch die Reichsbahn durch Einführung zahlreicher Ausnahmetarife namentlich in letzter Zeit die deutschen Seehäfen fraglos fördert, so muß man nach dieser Tarifgestaltung in den Nachbarländern doch annehmen, daß, wenigstens zum Teil, noch weitere Tarifvergünstigungen für die deutschen Seehäfen möglich sind, die ihren Wettbewerb stärken können gegenüber den holländischen Häfen, gegen Antwerpen, die Mittelmeerhäfen und Danzig und die östlicheren Häfen. Der Umstand, daß auch bei kürzeren Entfernungen die deutschen Frachten höher sind wie in den meisten Nachbarländern, zeigt aber auch, daß eine Ermäßigung der Frachten nach den Binnenumschlagplätzen möglich wäre. Hierdurch könnte die Binnenschiffahrt den Einflußbereich der deutschen Seehäfen in manchen Beziehungen so erweitern, wie es der Eisenbahn allein, deren Kosten nun einmal erheblich höher sind als die der Binnenschiffahrt, nicht möglich wäre.

Betrachten wir zunächst die an dem Güteraustausch Deutschlands mit Uebersee neben den deutschen Seehäfen am stärksten beteiligten Rheinmündungshäfen, so beruht ihre so überragende Bedeutung für Westdeutschland und die Durchfuhr von und nach der Schweiz und dem Elsaß namentlich auf den billigen Frachten der Rheinschiffahrt. Während Hamburg, Rotterdam und Antwerpen etwa den gleichen Schiffsverkehr aufweisen, übertraf Rotterdams Güterverkehr über See den Hamburgs wie vor dem Kriege so auch im Jahre 1924 um etwa ⅕; dazu beträgt die Ausfuhr in Rotterdam über ⅔, in Hamburg nur etwa die Hälfte der Einfuhr. Ebenso günstig liegen die Rückfrachtverhältnisse für Antwerpen; hier ist der Güterver-

kehr insgesamt etwas geringer, beruht aber besonders in der Ausfuhr auf höherwertigen Gütern als in Rotterdam. Während von dem Seeverkehr Rotterdams etwa 4/5 auf die Rheinschiffahrt mit dem deutschen Hinterland entfällt, überwiegt in Antwerpen den an sich auch sehr bedeutenden Binnenschiffahrtsverkehr mit dem Rhein die Eisenbahn, die diesem Hafen durch die erwähnten sehr niedrigen Eisenbahntarife Belgiens und Frankreichs ein außerordentlich weites Einflußgebiet, besonders auch für die Ausfuhr hochwertiger Güter, verschafft. Dies einzuschränken, ist neuerdings die Reichsbahn durch ihre zahlreichen Aus- fuhr- und Durchfuhrtarife sehr bemüht gewesen. So ist es durch Ermäßigung der regelrechten Tarife bis gar auf die Hälfte erreicht, daß z. B. der Versand zu Bahn von Eisen aus dem Ruhrgebiet nach Bremen billiger ist als nach Antwerpen, ebenso daß die Durchfuhr von Getreide nach Oesterreich von Bremen über Passau billiger ist als über Antwerpen zu Bahn. Wenn man aber sieht, daß trotz der großen Ermäßigung z. B. Baumwolle nach dem Elsaß und Südwestdeutschland oder die Maschinenausfuhr über See von Augsburg zu Bahn billiger über Antwerpen als über Bremen geht, so kommt man doch dazu, daß es richtiger wäre, daß die Reichsbahn statt dieser Tarife zugunsten Bremens und Hamburgs, die doch kaum die Selbstkosten decken, ermäßigte Umschlagtarife für die deutschen Rheinhäfen einführte, um so einen erheblichen Teil des Verkehrs von den belgischen und französischen Bahnen der deutschen Rheinschiffahrt zuzuführen. Will man den Einflußbereich von Rotterdam und Antwerpen, das vor dem Kriege z. B. bei der Getreideeinfuhr über See fast ganz Süddeutschland bis an Thüringen heran umfaßte, zugunsten der deutschen Seehäfen etwas einschränken, so wird dies auch geschehen können durch Wiedereinführung von Umschlagtarifen für die sächsischen Elbehäfen, die wenigstens Nordbayern zum Hinterland Hamburgs machen würden. Die Weserhäfen würden ihren Bereich gegenüber Rotterdam und Antwerpen am ehesten durch den Hansakanal und die Weserkanalisierung erweitern können.

Wenn hier die Wege angedeutet sind, wie durch Erweiterung der Wasserstraßen und durch die Eisenbahntarifpolitik die deutschen Seehäfen bei der Ein- und Ausfuhr Deutschlands bevorzugt werden können, so muß auch dafür eingetreten werden, daß die Rheinschiffahrt für den ihr so entzogenen Verkehr Ersatz findet. Dies wird einmal reichlich geschehen durch die Ausdehnung ihres Wirkungskreises durch Ausbau der anschließenden Wasserstraßen. Der Lippe-Seitenkanal, die Main- und Neckarwasserstraßen sind im Bau begriffen und werden dem Rhein erheblichen Verkehr zuführen; ein Ersatz für die Förderung der deutschen Seehäfen kann der Rheinschiffahrt zugleich gegeben werden durch eine Ausdehnung des im vergangenen Jahre eingeführten Kohlenumschlagtarifs von den oberen Rheinhäfen auf weitere Güterarten und Häfen, sodaß vor allem der Güteraustausch innerhalb Deutschlands, namentlich zwischen Ruhr und Süddeutschland, erleichtert wird. Sodann wird die Rheinschiffahrt gefördert werden müssen in ihrem Wettbewerb als Zufuhrstraße für die Schweiz, für die die deutschen Seehäfen nur wenig in Betracht kommen. Wenn auch die neuesten Eisenbahntarife schon Ermäßigungen gewähren von den Umschlagplätzen am Oberrhein nach der Schweiz, wird der Rhein doch für die Schweiz noch erheblich an Bedeutung gewinnen durch den nunmehr wahrscheinlich gewordenen Ausbau des Rheins von Kehl nach Basel, sowie die Fortsetzung dieser Wasserstraße bis zum Bodensee. Bei dem Verkehr zwischen Uebersee und der Schweiz, in dem die Getreidezufuhr am wichtigsten ist, stehen mit der Rheinschiffahrt der Eisenbahnweg von Antwerpen, Marseille, Genua, Venedig und infolge der hohen Tarife in der Schweiz selbst in ihrem östlichen Teil auch Triest und die deutschen Nordseehäfen in Wettbewerb. Dies führt dazu, daß die Eisenbahnen außerordentliche Ermäßigungen dem Verkehr dieser Mittelmeerhäfen gewähren, sodaß ihr Einflußbereich nicht nur bis in die Schweiz, sondern zum Teil, namentlich bei Triest, bis in das Hinterland der deutschen Seehäfen nach Süddeutschland sich ausdehnt.

Weit mehr als in der Ein- und Ausfuhr Deutschlands ist der Wettbewerb Triests für die deutschen Seehäfen jedoch fühlbar bei der Durchfuhr durch Deutschland, besonders von und nach der Tschechoslowakei. Vor dem Kriege gingen von dem Seeverkehr des heutigen Gebietes der Tschechoslowakei etwa 50 % über Hamburg, 30 über Stettin und 20 über Triest, im Jahre 1924 wieder 50 % über Hamburg, aber nur 20 über Stettin und dafür 30 über Triest. Obgleich die Tschechoslowakei noch nicht den Verkehr der Vorkriegszeit mit Uebersee erreicht hat, ist ihr Güterverkehr über Triest mit über 800 000 t im Jahre 1924 umfangreicher gewesen als 1913. Der scharfe Wettbewerb Hamburgs mit Triest ist um so begreiflicher, als der tschechische Verkehr fast 30 % des ganzen Triester Seeverkehrs ausmacht. Um Hamburgs Stellung zu stärken, hat neuerdings die Reichsbahn zwar billige Tarife zwischen der Tschechoslowakei und den Nordseehäfen eingeführt, trotzdem bleiben aber in den meisten Fällen die Eisenbahnfrachten zwischen der Tschechoslowakei und Triest niedriger als mit Hamburg. Selbst die sehr ermäßigte Bahnfracht für Baumwolle nach Reichenberg in Nordböhmen ist teurer als der Tarif von Triest, da dieser mit durchschnittlich nur 3 Pfg. je tkm die deutschen Tarifsätze noch um fast die Hälfte unterbietet. Eine weitere Förderung Hamburgs kann hier nur durch weitere Begünstigung der Elbeschiffahrt erreicht werden, die ja der Hauptverkehrsweg zwischen Böhmen und Hamburg ist und auch mit fast 1½ Millionen t im Jahre 1924 bei weitem den größten Teil dieses Verkehrs bewältigte. Es ist zu hoffen, daß die Tschechoslowakei, besonders nach der Verpachtung eines Teiles im Hamburger Hafen, diesen Verkehr durch niedrige Umschlagtarife für die oberen Elbehäfen weiter pflegen wird und daß dann auch die Reichsbahn Ermäßigungen für die Frachten zwischen den sächsischen Elbehäfen und Böhmen gewährt. Dies ist für Hamburg nützlicher, als die direkten Tarife, denn Hamburgs Bedeutung liegt nun einmal in seiner Eigenschaft als Binnenschiffahrtshafen, und es muß unbedingt angestrebt werden, daß die Binnenschiffahrt im Hamburger Verkehr wieder wie vor dem Kriege das Uebergewicht vor der Eisenbahn erhält, was leider in den letzten Jahren durchaus nicht der Fall war.

Auch die Entwicklung Stettins hat, besonders auch durch den Rückgang der Durchfuhr durch Deutschland, unter dem Wettbewerb der Eisenbahnen zu leiden, und zwar namentlich unter dem der polnischen, die den Hafen Danzig stark begünstigen. So sind z. B. die Erzfrachten von Danzig nach Kattowitz trotz des um 100 km längeren Weges billiger als zu Bahn von Stettin und in noch stärkerem Maße steht in umgekehrter Richtung bei Kohlen Danzig vor Stettin. Hier werden also die ermäßigten Reichsbahntarife nur wenig dazu beitragen können, Stettin zu begünstigen. Der Oderweg ist naturgemäß billiger als auch die niedrigste direkte Reichsbahnfracht; immerhin begünstigen die polnischen Eisenbahntarife den Hafen Danzig derart, daß Stettin, wenn es seinen früheren Einfluß auch in Ostoberschlesien behalten will, dringend einer Verbilligung des Oderverkehrs bedarf. Neben der Verbesserung der Oderwasserstände ist die schon erwähnte Einführung von Umschlagtarifen zwischen Kosel und ganz Oberschlesien dringend erforderlich. Sollte sich die Reichsbahn dazu nicht entschließen können, so wird zur Hebung Stettins und Oberschlesiens die Fortsetzung des Großschiffahrtsweges über Kosel hinaus erforderlich werden. Stettin, dessen Hafen es an sich schon an Ausfuhrgütern fehlt, wird gerade die Ausfuhr über See von Oberschlesien, wenn sein Hafen die frühere Bedeutung wiedererlangen soll, nicht an Danzig abgeben dürfen. Hat

Danzigs seewärtiger Güterverkehr auch nicht den Umfang Stettins, so hat es doch im Gegensatz zu Stettin seinen Vorkriegsverkehr wieder erreicht, dabei seine frühere Ausfuhr sogar um ¼ übertroffen, sodaß Danzig der einzige der mit Deutschland in Wettbewerb stehende Seehafen ist, in dem die Ausfuhr überwiegt; übertraf doch im Jahre 1924 die Ausfuhr mit 1,6 Millionen t den Eingang über See um mehr als das Doppelte. Von dieser Ausfuhr entfällt fast 1 Million t auf Holz. Nicht nur für ganz Galizien sind die Holzfrachten nach Danzig billiger als über die Oder nach Stettin, auch von Posen nach Danzig bleiben die polnischen Bahnfrachten, deren Einheitssätze um mehr als die Hälfte niedriger sind als die nach Stettin, trotz der weit kürzeren Entfernung Stettins niedriger. Um Stettins Einfluß wieder bis Posen auszudehnen, wird daher die Wiederaufnahme der Warte- und Netzeschiffahrt unbedingt nötig sein.

Noch schwerer als Stettin wird Königsberg durch die polnische Eisenbahntarifpolitik geschädigt, da die Reichsbahntarife, besonders für die Durchfuhr durch Ostpreußen, so hoch sind, daß trotz weit größerer Entfernungen für fast ganz Polen die Seehäfen Danzig oder Memel und die lettischen Häfen günstiger sind als Königsberg.

Faßt man die Betrachtungen über die Verkehrslage und die Entwicklungsmöglichkeiten unserer Seehäfen zusammen, so ergibt sich, daß wohl die erfolgreichsten Maßnahmen zu ihrer Förderung durch die Tarifpolitik der Reichsbahn möglich sind. Es sollen nicht die Schwierigkeiten verkannt werden, in denen sich die Reichsbahn durch die ihr auferlegten Lasten befindet — auch nicht die neuesten Bemühungen der Reichsbahn, durch Ausnahmetarife die deutschen Seehäfen zu fördern. Jedoch ersieht man aus dem Dargelegten, daß die Reichsbahn vielfach noch andere Wege einschlagen muß, um den deutschen Außenhandel sowie die Durchfuhr durch Deutschland in erhöhtem Maße den deutschen Seehäfen zuzuführen und besonders die seewärts gehenden Frachtmengen zu vermehren. Ueberall dort, wo die für den Wettbewerb erforderlichen Frachtsätze durch gewinnbringende Tarife nicht erzielt werden können und wo Binnenschiffahrtswege von den Seehäfen vorhanden sind, die geringere Selbstkosten ermöglichen, sollten ermäßigte Umschlagtarife eingeführt werden, die die Gesamtfracht herabsetzen, der Eisenbahn dennoch Gewinn bringen und zugleich die Binnenschiffahrt fördern, deren Gedeihen trotz aller Eisenbahnpolitik für die deutsche Wirtschaft unbedingt erforderlich ist. Wo Binnenwasserstraßen den Seehäfen fehlen, müßte eine weitere Eisenbahntarifermäßigung einsetzen, die, wie die niedrigen Frachten des Auslandes zeigen, in Ausnahmefällen möglich sind. Neben den Eisenbahnen werden die Binnenwasserstraßen sehr erheblich zur Förderung unserer Seehäfen beitragen können und dies am ehesten, wenn ihr Gesamtverkehr wieder den früheren Umfang erreicht hat. Sollte die Reichsbahn bei ihrem System der scharfen Staffelung nach Entfernungen und Güterarten bleiben, so wird die Binnenschiffahrt, wie schon in den letzten Jahren, sich dem Verkehr höherwertiger Güter zuwenden müssen und vielleicht, vielfach in Verbindung mit Lastkraftwagen, gerade in den Großstädten viel Verkehr zum Nachteil der Eisenbahn an sich ziehen. Bedenkt man dazu, wie infolge des Staffelsystems der Eisenbahn nicht nur der Binnenschiffahrt Massengüter entzogen werden, sondern andererseits auch der Eisenbahn bedeutender Verkehr durch die Kraftwagen genommen wurde, so kommt man dazu, daß doch eine Prüfung nötig wäre, ob nicht das frühere Tarifsystem der Eisenbahn vielfach richtiger war. Würde die allgemein geltende Staffelung abgeschwächt, so würden manche Wirtschaftszweige nicht aus ihren gewohnten Absatzgebieten verdrängt werden, die Eisenbahnen würden einen Teil gewinnbringender Transporte wiedererhalten und könnten vor allem, ihrer Hauptaufgabe nachkommend, neuen Güteraustausch anregen und für sich verkehrswerbend mehr wirken und so der Entfaltung der Gesamtwirtschaft mehr nützen als durch Tarifpolitik, die vielfach darauf hinausläuft, daß anderen Verkehrsmitteln, besonders der Binnenschiffahrt, Verkehr entzogen wird.

Der Dieselmotor auf Hafenschleppbooten.

Von Hafendirektor Fischer, Neuß.

Der Dieselmotor hat schon vor dem Kriege als nicht stationäre Maschine in der Seeschiffahrt seine Verwendung gefunden. Als Pioniere auf diesem Gebiet verdient die Ostasiatische Compagnie in Kopenhagen genannt zu werden, die damals für den Ostasiendienst größere Frachtschiffe mit Dieselmotoren ausrüsten ließ, die bei der Fa. Burmeister & Wain, Kopenhagen, gebaut wurden. Die Rentabilitätsberechnung dieser Fahrzeuge wies einwandfrei nach, daß der Dieselmotor eine Zukunft als Schiffsmaschine haben würde. Der Krieg hat dann gerade auf dem Gebiete des Dieselmotors als Schiffsmaschine die Technik wohl mehr beschäftigt als auf ähnlichen Gebieten, weil durch den Ubootkrieg der Dieselmotor für die Ausbildung dieser Waffe einer der wichtigsten Faktoren war. So ist zwischen der Maschine eines Seeschiffes und eines Binnenfahrzeuges, besonders eines Hafenschleppers, ein großer Unterschied zu machen.

Die Maschine des Seeschiffes läuft durchweg tagelang in gleicher Tourenzahl ohne Unterbrechung in ein und der gleichen Fahrtrichtung, während auf den Binnenfahrzeugen sehr oft Betriebspausen entstehen und bezgl. der Mannigfaltigkeit des Manövrierens an die Maschine weit größere Ansprüche gestellt werden müssen. So ist es auch zu verstehen, daß erst in den letzten Jahren der Dieselmotor in der Binnenschiffahrt in größerem Umfange zur Verwendung gelangte, weil von technischer Seite aus doch noch viele Fragen zu lösen waren, ehe eine Verwendung des Dieselmotors als praktisch sichere Maschine in der Binnenschiffahrt in Betracht kam.

Heute ist nun wohl der Standpunkt erreicht, daß man sagen kann, der Dieselmotor hat auch in der Binnenschiffahrt als Zukunftsmaschine zu gelten, ganz besonders aber im Hafendienst. Die Notlage, in der sich die deutsche Binnenschiffahrt, zumal auf dem Rhein, der größten deutschen Wasserstraße, an sich schon seit längerer Zeit befindet, zwingt die Reedereien, alle Neuerungen der Technik auszunutzen, um die Betriebskosten auf ein Mindestmaß herabzudrücken. So ist der Dieselmotor in der letzten Zeit auch auf Güterbooten sehr oft als Betriebsmaschine eingebaut worden. Für diese Schiffskategorie ist die Rentabilität noch bei weitem günstiger als bei den Streckenschleppbooten. Die bisherige Erfahrung zeigt demnach, daß unter den augenblicklichen Verhältnissen diejenigen Schiffe für Dieselmotoren sich besonders eignen, die öfter Betriebspausen einlegen müssen, wie dies ja bei den Stückgutdampfern und auch bei Hafenbooten der Fall ist. Eine Ausnahme machen die Seeschiffe, was aber vor allen Dingen darauf zurückzuführen ist, daß durch die Größe der Maschine auch entsprechend große Ersparnis an Personal, Brennstoffverbrauch und vor allen Dingen auch die

Bunkerfrage auf langen Reisen eine unbedingte Rentabilität sichert.

Die Vorzüge des Dieselmotors gegenüber der Dampfmaschine sind sehr mannigfaltig. Ein großer Vorteil für ein Hafenschleppboot ist unter Berücksichtigung der großen und kleinen Betriebspausen die stete Fahrbereitschaft.

Weiterhin tritt besonders das geringe Gewicht des Motors, die geringe Ausdehnung und die hierdurch erzielte Raumersparnis in den Vordergrund, die es ermöglicht, auch bei verhältnismäßig starker Maschine einen nur geringen Tiefgang zu erzielen, ein Vorzug, der bei den sehr häufig eintretenden Kleinwasserperioden auf den Stromläufen ohne weiteres auf der Hand liegt. Allerdings muß hier eingeschaltet werden, daß es vorteilhaft sein wird, die Tiefenanlage des Schiffes regulierbar zu gestalten, um bei Verwendung des Schleppers in normalem Fahrwasser die größtmöglichste Leistung der Schraube durch entsprechende Tiefenlage des Schiffskörpers zu erhalten. Zweckmäßig wird auch wohl die Anlage eines Tunnels um die Schraube sein, wodurch die Einsenkung nicht so stark zu sein braucht, um ein günstiges Schraubenwasser zu erzielen. Der Brennstoffverbrauch des Motors ist nur rund ¼ gegenüber der Dampfmaschine, an sich viel leichter als Kohle und kann besonders durch die erzielte Raumersparnis im Maschinenraum in so großen Mengen an Bord genommen werden, daß ein Schiff mit Dieselmotormaschine gegenüber einem Dampfschlepper eine vier- bis fünfmal längere Betriebsdauer hat, ohne in dieser Zeit einen Brennstoff übernehmen zu müssen. Sodann ist der Lauf der Maschine unbedingt gleichmäßig beim Dieselmotor, weil nicht der oft schwankende Dampfdruck des Kessels, sondern die Regulierung der Brennstoffzufuhr, die genau bestimmt werden kann, für den Gang und die Leistung der Maschine ausschlaggebend ist. Wie schon in der Seeschiffahrt die Personalersparnis bei Verwendung des Dieselmotors ein besonders hervorstechender Vorteil bedeutet, so ist auch auf Motorschleppern ein Mann gegenüber der Dampferbesatzung überzählig, weil ein Feuerputzen, Ausschlacken, Auf- und Abstochen, also eine dauernde Wartung der Maschine fortfällt. Ein kurze Zeit mit der Motoranlage vertraut gemachter Maschinist ist in der Lage, auch noch die Funktion des Matrosen auf einem Hafenboot zu übernehmen, zumal die Reinigung des ganzen Schiffes eine viel einfachere ist. Weiter muß hervorgehoben werden, daß die Lebensdauer des Schiffskörpers durch den flüssigen Brennstoff günstig beeinflußt wird, während bei den Dampfbooten allgemein in den Kohlenbunkern die am stärksten angerosteten Platten aufzufinden sind. Nicht zuletzt in sozialer Hinsicht bedeutet der Dieselmotor einen Fortschritt, denn die Temperatur des Maschinenraumes ist dauernd gemäßigt, während bei Dampfern das Bedienungspersonal, besonders an heißen Tagen, unter der großen Hitze von dem Feuer im Maschinenraum sehr zu leiden hat.

Eine Hauptforderung, die an die Dieselmaschine eines Hafenschleppbootes gestellt werden muß, ist die Umsteuerbarkeit vom Ruderstuhl. Bei den Schleppbooten in den Seehäfen ist diese Frage weniger wichtig, als bei den Hafenbooten auf den Binnenwasserstraßen, und zwar deswegen, weil erstere in viel weitläufigerem Fahrwasser manövrieren können. In den Binnenhäfen aber muß die Maschine aus der vollen Vorwärtsbewegung auf wenige Meter sehr oft in die volle Rückwärtsbewegung umgeschaltet werden, sodaß der Zeitverlust, der durch Uebertragung des Kommandos vom Ruderstuhl in den Maschinenraum, sei es durch Maschinentelegraph oder Sprachrohr und die darauf erst vorzunehmende Umschaltung der Maschine für eine Havarie schon ausschlaggebend sein kann. Ein direkt umsteuerbarer Dieselmotor wird m. E. als Maschine für einen Binnenhafenschlepper niemals richtig geeignet sein, denn diese Maschine würde ja auch schon die Ersparnis eines Matrosen hinfällig machen, weil der Maschinist dauernd im Maschinenraum sich aufhalten muß, um entsprechend den Kommandos die Maschine zu schalten. Die Frage der Umsteuerbarkeit vom Ruderstuhl aus ist bis heute auch nur zum Teil gelöst, aber doch bis zu einer Grenze, die weitgehend genug ist, um den Dieselmotor schon praktisch sicher im Binnenhafenschleppdienst verwenden zu können. Die Umsteuerung vom Ruderstuhl läßt sich nämlich nur unter Zwischenschaltung eines Wendegetriebes ausführen. Es gibt deren verschiedene Systeme, die von den einzelnen Motorenfabriken verwandt werden, die aber wohl alle durchweg als zuverlässig betrachtet werden können. Alle aber haben nur eine Verwendungsmöglichkeit bis zu einer Motorenstärke von 200 PSe., über diese Stärke hinaus wird das Wendegetriebe derartig schwer und klobig werden, daß die Bedienung vom Ruderstuhl aus durch Hebelübertragung sich nicht mehr durchführen läßt. Hier ist also der Technik noch die Lösung einer sehr wichtigen Frage vorbehalten. Sodann muß bei Verwendung der Dieselmaschine ganz besondere Aufmerksamkeit dem Propeller zugewandt werden. Der Propeller muß genau auf die Tourenzahl der Maschine abgestimmt sein, weil sonst eine volle Kraftausnutzung des Motors unmöglich ist. Die Streitfrage, die im Kriege bei den Ubootmotoren eine Rolle spielte, ob der Viertakt- oder Zweitaktmotor der bessere sei, kann heute wohl als überwunden gelten, da beide Motoren unter der vorgeschrittenen Technik ihre Brauchbarkeit erwiesen haben. Es bleibt nun die Frage zu streifen, ob der Vier- oder Sechszylindermotor für einen Hafenschlepper die gegebene Maschine ist. Die Tourenzahl eines Sechszylindermotors ist bei gleicher Maschinenstärke ca. 30 % geringer und man könnte annehmen, daß hierdurch die Lebensdauer der Maschine durch Verminderung der Abnutzung der Zylinder und Lager und des Schiffskörpers durch die geringere Erschütterung eine größere ist, als diejenige bei einem Vierzylindermotor. Es ist aber anzunehmen, daß kein allzu großer Unterschied hier besteht, zumal der Anschaffungspreis für einen Sechszylindermotor ungefähr um den gleichen Prozentsatz teurer ist. Der Gesamtpreis eines Dampfschleppers gegenüber dem des Motorschleppers ist wohl auch heute gleich hoch anzusetzen.

Aufs engste verknüpft mit der Verbreitung des Diesel-Motors in der deutschen Schiffahrt ist natürlich die Beschaffung des Brennstoffs. Bei der großen Ausdehnung, die der Dieselmotor in der deutschen Schiffahrt schon gefunden hat und weiterhin finden wird, steht es außer Zweifel, daß aus deutscher Produktion allein der Bedarf nicht mehr gedeckt werden kann. Gerade in der jetzigen Zeit beschäftigt deswegen die Destillation der Kohle mehr denn je die Wissenschaft, um unabhängig vom Auslande zu werden. Sämtliche in Betracht kommenden Oelquellen der Welt befinden sich unter der Kontrolle amerikanischen Kapitals und englisch-holländischen Kapitals. Als führende Konzerne sind die amerikanische Petroleum-Compagnie und die Royal Dutch Co. zu nennen. Beide Konzerne haben schon in der Nachkriegszeit die schärfsten Kämpfe gegeneinander geführt, um eine Monopolstellung zu erreichen. Beide zusammen sind auf jeden Fall für die Preisbildung wie auch für die Kontingentierung der ganzen Welt von ausschlaggebender Bedeutung. Es ist also der deutschen Wissenschaft durch die Lösung der Destillation der Kohle, die ja immerhin durch Ausnutzung der Wasserkräfte und damit verbunden der Elektrizität in größerem Umfange frei wird, vorbehalten, einen Ring zu sprengen, der an sich wohl nicht die Weiterentwicklung des Dieselmotors verhindert, aber doch für diese von bedeutender Auswirkung ist.

Nochmals der Torkanal?

Von Architekt Siegfr. Goetz, Neuburg (Donau).

In Nr. 9 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt habe ich verschiedene Bedenken gegen die Anlage des von Regierungsbaumeister Seboldt vorgeschlagenen Torkanals (vergl. auch Nr. 5 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt) ausgesprochen. Gleichzeitig versucht Herr Sebold diese Bedenken zu widerlegen. Ich muß nun leider gestehen, daß es ihm vorerst nicht gelungen ist, mich zu überzeugen, außer in dem einen Punkt, daß ich die bei Toröffnung entstehende Wassergeschwindigkeit überschätzt hatte. Ich gebe ferner zu, daß man durch Reihen und Verbauung das dem Kanal zufließende Wasser von grobem Geschiebe und allerlei Schwimmkörpern ungefähr freihalten kann. Ob damit allein schon ein hundert oder mehr Kilometer langer Kanal genügend gesichert ist, wie es der feine Mechanismus der Falltore verlangt, und ob diese Anlage und deren Ueberwachung usw. nicht unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen, kommt mindestens noch auf die besonderen Verhältnisse des Geländes an, aber auch, wenn dies der Fall wäre, so sind meines Erachtens doch noch so viele Störungen der regelmäßigen Funktion der Anlage möglich, daß eine äußerst kostspielige Bedienung der vielen Tore nötig wäre, wenn diese nur 200 bis 300 m voneinander entfernt liegen. Der Kanal soll doch für Großschiffahrt, also für 1200—1500-t-Schiffe angelegt werden. Diese haben eine Länge von ca. 80 m, sodaß bei langsamem Gang der Tore (und eine sehr rasche Bewegung ist ja ausgeschlossen) fast immer zwei Tore gleichzeitig geöffnet werden und demnach immer auf 600 bis 800 m das Gefälle von 40 cm freigegeben wird. Die ganze Wassermasse der drei Haltungen kommt in einige Bewegung und drängt gegen das nächst untere Tor, sodaß dieses infolge der lebendigen Kraft einen viel größeren Druck auszuhalten hätte, als außer Betrieb. Dazu kommt noch die Welle, welche das Schiff durch seine Wasserverdrängung (bis zu 1200 oder 1500 t!) erzeugt und im Falle eines zu Berg fahrenden Motor- oder Dampfschiffes auch die von der Schraube erzeugte Welle. Da der Verkehr natürlich ein unregelmäßiger ist, kommen alle diese Stöße, bald langsam, bald rasch aufeinander folgend. Ein einfacher Gewichtsausgleich gegen solch unregelmäßige Beanspruchung scheint mir fast unmöglich. Ein weiteres störendes Moment kann z. B. der Wind bringen. Weht dieser in der Richtung zu Tal einigermaßen lebhaft, so kann er leicht eine Wellenbrandung erzeugen, die einem Ueberdruck von 10 bis 20 cm entspricht, die Tore würden in diesem Falle dauernd einen mehr oder minder großen Spalt öffnen und das Wasser würde einer Gefällstufe von 30 bis 40 cm entsprechend abfließen, ohne daß der Einlauf im gleichen Maße verstärkt zu sein brauchte. Bei längerer Dauer oder Verstärkung des Windes könnte es daher vorkommen, daß der Kanal einfach leer läuft.

Zu bedenken ist ferner genau der Vorgang, wenn ein Motorschiff zu Berg ein Tod passieren soll. Die Schiffslast, d. h. etwa 1200—1500 t müssen um ca. 30 cm gehoben werden; die Schraube muß daher mit beträchtlicher Kraft arbeiten und schleudert ziemliche Wassermengen rückwärts. Je näher die Schraube dem engen Tordurchgang kommt, desto schwächer wird der Zufluß; es muß also der Wasserspiegel sinken. Der Torausschnitt darf deshalb nicht zu seicht und nicht zu schmal sein. — Durch das stufenweise Steigen des Schiffes (zu Berg oder zu Tal) muß derselbe in eine (wenn auch gering) stampfende Bewegung geraten; das bedeutet Kraftverlust und mehr Anforderung an die Stabilität gegenüber der Fahrt auf freifließendem Wasser oder auf dem Schleusenkanal.

Herr Sebold meint weiterhin, die Durchfahrt durch ein solches Tor wäre erheblich einfacher und leichter als die Einfahrt in eine Kammerschleuse. Das mag wohl sein; aber es sind etwa 50 Tore (bei 20 cm Stufe) statt einer einzigen Schleuse (bei ca. 10 cm Staustufe!) und es darf die Steuerung an der Schleuse schon recht schwer sein, wenn die Durchfahrt durch all die Tore nicht das weniger Angenehme sein soll. — —

Es ist natürlich nicht möglich, im Rahmen eines Artikels alles eingehend zu behandeln; auch bin ich bekanntlich Architekt und nicht Hydrotechniker, und es fehlen mir daher auch die Mittel und Formeln, um meine Anschauungen durch mathematische Beweise zu bekräftigen. Es ist schließlich auch nicht der Zweck dieser Zeilen, die Unmöglichkeit des Torkanals festzustellen, sondern im Gegenteil nur auf Dinge aufmerksam zu machen, die Herr Seboldt übersehen oder gering geachtet zu haben scheint, damit große Kosten für noch nicht vollreife Versuchsanlagen tunlichst vermieden werden. Ich würde es lebhaft begrüßen, wenn eine Vereinfachung von Kanalanlagen und damit eine größere Belebung unserer Binnenschiffahrt möglich wäre; aber dem entspricht dieser Torkanal noch nicht.

Ich hoffe also, daß es Herrn Seboldt gelingt, bei voller Berücksichtigung der verschiedenartigen Druckverhältnisse an den Toren, wenn diese dem einfachen statischen Druck und ein andermal der lebendigen Kraft der einmal in Bewegung gekommenen Wassermassen (sei es durch das freigegebene Gefälle beim Betrieb, durch Wasserverdrängung und Maschinenwirkung des Schiffes oder durch Wind usw. usw.) ausgesetzt sind, eine stets richtig funktionierende Toranlage zu finden. Dabei dürften aber auch die Anlagekosten von je etwa 50 Toren nicht wesentlich höher kommen, als die einer einzigen Schleuse und dürften die Betriebskosten für Bewegung und Ueberwachung, sowie Unterhaltung der 50 Tore und die Schwierigkeit der Steuerung durch diese 50 Tore nicht gegenüber dem Betrieb einer Schleuse unwirtschaftlich sich erweisen.

Neben alledem aber suche ich das Schwergewicht des Wasserstraßenbaues immer wieder in der Trassierung, d. h. darin, daß möglichst große Strecken horizontal und möglichst wenige mit Steigungen angelegt werden. So scheint es mir z. B. als sehr belastend, für die süddeutschen Wasserstraßenprojekte, daß sie mehrere getrennte Scheitel (je ein in schwäbischem und fränkischem Jura bei Augsburg-München und zwischen Ulm Bodensee, zusammen also 4 verschiedene Scheitel bezw. Spitzen) bekommen sollen.

Die Rheinverkehrsfragen der Gegenwart.

Das Jahr 1925 scheint im Rheinverkehrswesen einen Zeitabschnitt zu beschließen, den man wegen der nahezu ununterbrochenen Folgen außerordentlicher Störungen im Schiffahrts- und Hafenwesen des Rheinstromes, wie sie in den Jahren 1914—1924 und namentlich nach dem Kriege infolge der Besetzung der Rheinlande, der Durchführung des Friedensvertrages, der Sanktionen, des passiven Widerstandes usw. auftraten, als das „Kriegsjahrzehnt des Rheinverkehrs“ bezeichnen kann. Freilich, den Stand der Vorkriegszeit hat der Güterverkehr auf dem Rheinstrom und in seinen Häfen im Gegensatz zum deutschen Seehafenverkehr auch in der neuesten Zeit so wenig wie in den letzten

Nachkriegsjahren erreicht. Die Frachten weisen infolge der geringen Beschäftigung einen gerade für Herbstzeiten auffallenden Tiefstand auf; insbesondere ist das Schleppgeschäft notleidend, sodaß ein großer Teil des wertvollen Dampferparks in die niederrheinischen Häfen verbracht und dort stillgelegt wurde.

Angesichts dieser besonderen Verhältnisse sowie auch im Hinblick auf die allgemeine Wirtschaftslage hat die führende Gewerbevertretung des Rheinschiffahrts- und Hafenwesens, der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, beschlossen, von der Veranstaltung des sonst alljährlich stattfindenden Rheinschiffahrtstages, der im westdeutschen Wirtschaftsleben stets mit besonderem Interesse aufgenommen wird, in diesem Jahre abzusehen, dagegen die wichtigen wirtschaftspolitischen Rheinverkehrsfragen der Gegenwart in einer Arbeitssitzung seines Ausschusses zu beraten. Dies geschah am 11. September d. J. in Königswinter unter Vorsitz von Generaldirektor J. W. Welker und unter Teilnahme aller Vorstands- und Ausschußmitglieder des Ober-, Mittel- und Niederrheins; nach Beendigung der internen Beratung nahmen die Herren Geheimrat Koenigs und Ministerialräte Hoebel und Broose als Kommissare des Reichsverkehrsministeriums, sowie Herr Rheinstrombaudirektor Langen teil.

Den Verhandlungen entnehmen wir, daß das Bergungswesen auf dem Rhein dank der Maßnahmen des Reichsverkehrsministeriums durch Beschaffung von Einrichtungen zur Hebung von Schiffen demnächst eine wesentliche Besserung erfahren wird. Teils hat der Bau der erforderlichen Spezialschiffe bereits begonnen, teils sind Anträge zur Bewilligung der erforderlichen Mittel für den nächstjährigen Etat in Aussicht genommen. Die Rheinschiffahrtsbetriebe wie die Versicherungsgesellschaften werden diesen Fortschritt angesichts der Mängel, die zeitweilig bei der Beseitigung gesunkener Fahrzeuge bemerkbar waren, lebhaft begrüßen. Auch Verbesserungen am Bingerloch stehen zu erwarten, insofern bereits oberhalb Bauarbeiten zur Erweiterung der Binger Reede eingeleitet sind, im übrigen die Frage auf der nächsten Sitzung des Rheinbeirats in das Stadium positiver Vorschläge gelangen soll. Eine Erweiterung hat ferner inzwischen die Duisburg-Ruhrorter Reede auf dem Rhein erfahren, die sich infolge gelegentlich großer Schiffsansammlungen sowie auch durch die Vermehrung der Rheinflotte allmählich als zu klein erwiesen hatte. Zur Bekämpfung der Ladungsberaubungen ist die Schaffung einer besonderen Rheinpolizei bezw. ihr Ausbau eingeleitet. Die holländische Regierung hat bereits vor einigen Jahren für ihre Wasserstraßen und Häfen besondere Ueberwachungseinrichtungen geschaffen, die im vergangenen Jahre von deutschen Sachverständigen besichtigt wurden. Nach längeren Verhandlungen innerhalb der deutschen Behörden besteht nunmehr begründete Aussicht, daß auch die Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten zur Vervollständigung des Ueberwachungsdienstes auf der deutschen Strecke Maßnahmen treffen werden. Regierungskommissare Preußens, Bayerns, Badens, Hessens und auf deutsche Einladung Vertreter der holländischen Regierung und der Stadt Rotterdam haben kürzlich den Strom bereist, um die deutschen Einrichtungen zu besichtigen und die zweckmäßigen Verbesserungsvorschläge, sowie das Zusammenarbeiten der Behörden und Organe zu beraten. Erörtert wurden ferner praktische Schiffahrtsfragen des Rhein-Herne-Kanal- und Mainbetriebes; inbezug auf letzteren wurde die Notwendigkeit einer weiteren Ermäßigung der Mainabgaben, namentlich für den Durchgangsverkehr, betont. Zur Förderung einer glatten Abwicklung aller Zollangelegenheiten im Rheinverkehr hat der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen eine besondere Abteilung unter Leitung eines erfahrenen Zollsachverständigen eingerichtet, die in den letzten Monaten bereits die Schiffahrts- und Hafenumschlagsbetriebe wertvoll unterstützte. Unter den Arbeiten über Zollfragen wird diejenige der Vorbereitung dieses Gegenstandes für die bevorstehende Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die im November d. J. zusammentritt, anläßlich der Revision der Rheinakte von Bedeutung sein. Die im Laufe des Sommers auf Grund der Reichsverfassung nunmehr endlich errichteten Wasserstraßenbeiräte haben in einzelnen deutschen Stromgebieten bereits getagt. Der Donau-Main-Beirat trat am 10. d. M. in Würzburg zusammen. Der Rheinbeirat wird Mitte dieses Monats seine erste Sitzung abhalten. Bekanntlich umfassen die Wasserstraßenbeiräte neuer Ordnung nicht mehr lediglich das preußische, sondern das gesamte deutsche Wasserstraßennetz, soweit es der Verwaltung des Reichsverkehrsministeriums untersteht. Die Zuständigkeit des Rheinbeirats erstreckt sich demgemäß auf den ganzen Rheinstrom des deutschen Hoheitsgebietes. Da die Beiräte überdies hinsichtlich der Vertretung der am Wasserstraßenverkehr beteiligten Gewerbezweige erheblich umfassender als früher zusammengesetzt und mit weitergehenden Befugnissen ausgestattet sind, wird den Beratungen auch des Rheinbeirats künftig eine größere Bedeutung als in der Vorkriegszeit beizumessen sein.

Besonders eingehend befaßte sich der Ausschuß des Vereins während des internen Teil der Sitzung mit den

Wirkungen der gegenwärtigen Tarifpolitik der Reichsbahn.

Ohne die besondere Lage, in der sich die Reichsbahn namentlich durch das Londoner Abkommen vom vorigen Jahre befindet, zu verkennen, hält der Ausschuß, der sich übrigens darin in Uebereinstimmung mit der Auffassung der Regierungen aller deutschen Rheinuferstaaten befindet, eine Revision der gegenwärtigen Tarifpolitik, die eine deutlich erkennbare Störung des Großgüterverkehrs und eine starke Beeinträchtigung des deutschen Wasserstraßenverkehrs, insbesondere des Rheingebietes, zur Folge gehabt hat, für unerläßlich. Das Ergebnis der Aussprache fand seine Zusammenfassung in folgender

Entschließung:

„Für das Rheinschiffahrts- und Hafenwesen waren schon die Jahre nach dem Kriege bis 1924 infolge besonderer Lasten aus dem Friedensvertrag, der Besatzungsverhältnisse und des passiven Widerstandes Zeiten ununterbrochenen Leidens und schwerster Verluste; der in diese Zeit fallenden wiederholten Abgabe von Betriebsmitteln seitens der Schiffahrtsfirmen folgte, obwohl für die rheinische Kleinschiffahrt und darüber hinaus für die gesamte deutsche Binnenschiffahrt zu deren Schonung mitgetragen und für die Gesamtheit geleistet, nur eine mühsam und erst in jahrelangen Verhandlungen erreichte Teilentschädigung, die überdies noch weit hinter den angegebenen Werten zurück und durchaus unzulänglich blieb.

An diese ununterbrochene Leidenszeit schließt sich das Jahr 1924 mit einer Wirtschaftskrisis für den Rheinverkehr von auch vor dem Kriege nie gekanntem Ausmaße an; Beschäftigung und Frachten bleiben in diesem Jahre unter weiterer Steigerung der Selbstkosten erheblich hinter dem Vorkriegsstande bei heute bekanntlich wesentlich höheren Selbstkosten zurück; ein großer Teil der Flotte, insbesondere der Schleppkraft, mußte infolgedessen unter Entlassung von Mannschaften stillgelegt werden. Die Notlage unserer Mitgliedsbetriebe, zu denen alle größeren, mittleren und kleineren Schiffahrts- und Hafenumschlagsfirmen des gesamten Rheinstromgebietes und seiner Nebenflüsse gehören, überträgt sich naturgemäß auf die rheinische Kleinschiffahrt, die von jenen beschäftigt wird.

Der Verein lenkt daher die Aufmerksamkeit der Regierungen und Parlamente des Reiches und der Länder am Rhein, sowie aller zuständigen Behörden und die Oeffentlichkeit auf diese Notlage eines Gewerbes von allezeit anerkannter volkswirtschaftlicher Bedeutung, um Abhilfsmaßnahmen, wo immer sie möglich erscheinen, anzuregen.

Dabei wird nicht verkannt, daß in erster Linie die Betriebsleitungen selbst gehalten sind, alle zweckmäßigen und möglichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und wirtschaftlichen Gestaltung der Betriebe zu treffen. Doch ist das wirtschaftliche Gedeihen des Binnenschiffahrts- und Hafenumschlagsbetriebes infolge der Eigenart des Gewerbes von amtlichen Verwaltungsmaßnahmen in besonderem Maße beeinflußt. Weit an Bedeutung voran steht der Einfluß der Reichsbahn. Ihr Nachkriegstarifsystem hat, wie mehr und mehr erkannt wird, zu einer volkswirtschaftlichen Grundsätzen teils durchaus widersprechenden Umwälzung im Großgüterverkehrswesen geführt. Der vorhandene wertvolle Unterbau der Reichsbahn wird wesentlich durch starke Abwanderung der kurzen Transporte infolge übermäßiger tarifarischer Belastung der kurzen Strecken ungenügend ausgenutzt, der Reichsbahn dadurch die Erfüllung wichtiger volkswirtschaftlicher Rücksichten erschwert. Die Abwanderung der kurzen Transporte von der Bahn führt wiederum zur Ueberlastung des darauf nicht eingerichteten Unterbaues der vorhandenen Landstraßen, deren Wiederherstellung und Ausbau außerordentliche Ausgaben der öffentlichen Körperschaften und infolgedessen neue — nach ernsten Klagen untragbare — Lasten der Gesamtheit zur Folge haben. Gleichzeitig nehmen die unwirtschaftlichen Transporte der Reichsbahn auf langen Strecken infolge des Staffelsystems zu, wodurch wiederum der Binnenschiffahrt als dem Transportmittel für Massengüter auf langen Strecken gerade die ihrer Natur entsprechende Transportbeschäftigung entzogen wird. Diese ungesunden Zustände können nur verschärft werden durch eine teils gegen die Wasserstraßen gerichtete Verkehrswerbung zugunsten der Reichsbahn mittels besonderer Beamte.

Die bisherige Gliederung des Staffeltarifsystems hat zu einer vielfach den Interessen der deutschen Volkswirtschaft und der Reichsbahn selbst entgegengesetzten Wirkung geführt. Auf das schwerste hat darunter die deutsche Binnenschiffahrt, insbesondere die des Rheinstroms zu leiden. Verschärft wurden die dem Wasserstraßenverkehr abträglichen Wirkungen durch die Einführung zahlreicher Ausnahmetarife, weil neben diesen in Fällen der Ablenkung des Verkehrs von der Wasserstraße keine oder nur unzulängliche Wasserumschlagstarife geschaffen wurden. Durchgreifende und beschleunigte Maßnahmen auf diesem Gebiete sind nicht nur im Interesse der deutschen Wirtschaft und ihrer Binnenschiffahrt, sondern auch der Reichsbahn selbst dringend erforderlich.

Zugleich bittet der Verein sämtliche für die Verwaltung der Wasserstraßen und den Betrieb auf ihnen zuständigen Ministerien und Verwaltungsbehörden um Würdigung der gefahrvollen Notlage des Gewerbes durch entgegenkommende und schnelle Erledigung aller Anträge auf Erleichterungen für den Schiffahrts- und Hafenumschlagsbetrieb, möge es sich um die Abkürzung der Umlaufszeit der Betriebsmittel, um Abgaben und Gebühren oder ähnliches handeln. Es würde auf das dankbarste begrüßt werden, wenn das bisher bestehende gute Zusammenarbeiten zwischen Verwaltung und Schiffahrt zwecks Wiederherstellung gesunder Verhältnisse und größtmöglicher Ausnutzung der Wasserstraßen weiter vervollkommnet würde. Die Förderung und Erleichterung des Verkehrs wird dabei der ausschlaggebende Gesichtspunkt sein müssen."

Erster Kongreß der westdeutschen Partikulierschiffahrt.

Unter äußerst starker Beteiligung aus allen Kreisen der Binnenschiffahrt veranstaltete der Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" Duisburg anläßlich seines 35-jährigen Bestehens in seiner Heimatstadt Mannheim seinen ersten Kongreß.

Der Vorsitzende, Rechtsanwalt Lindeck, Mannheim, konnte bei der Eröffnung des Kongresses eine große Zahl von Ehrengästen begrüßen, so Vertreter der Reichs- und Staatsministerien und Schiffahrtsverbände. Die zahlreichen Begrüßungsansprachen gaben dem ersten Kongreß des Partikulierschifferverbandes einen äußerst würdigen Auftakt.

Die Reihe der Vorträge wurde eröffnet mit einem Referat des Verbandssyndikus Dr. Reinig über die westdeutsche Partikulierschiffahrt. Der Redner gab u. a. ein Bild von der Bedeutung der Partikulierschiffahrt für die Gesamtwirtschaft, deren betriebliche und wirtschaftliche Eigenart darin beruhe, daß der dauernd am freien Markt angebotene Partikulierschiffsraum zur Befriedigung des täglich auftretenden Transportbedürfnisses und somit zu einem ständigen wirtschaftlichen Ausgleich führt, der von dem an große Transportverpflichtungen gebundenen Reedereiraum nicht vollzogen werden kann. Die Partikulierschiffahrt verfügt heute etwa über 1000 Fahrzeuge auf dem Rhein mit einem Rauminhalt von 1 Million t.

Der Redner ging dann zur Erörterung der wichtigsten Tagesfragen, die heute zum Programm der Partikulierschiffahrt gehören, über. Er betonte dabei die Notwendigkeit, daß bei dem Ausbau der Oberrheinwasserstraße die Regulierung gegenüber dem neuen Kanal durchgesetzt wird.

Der Verband widme sich zurzeit besonders der Regelung der Rechtsverhältnisse in der Binnenschiffahrt. Wenn auch das bestehende Binnenschiffahrtsgesetz in vieler Beziehung durchaus zufriedenstellend sei, so habe sich doch der Umstand, daß es kein zwingendes Recht sei, als erheblicher Nachteil für die Partikulierschiffahrt herausgestellt. Weiter strebe der Verband die Schaffung eines einheitlichen internationalen Binnenschiffahrtsrechtes an. Als Grundlage hierfür könne das von einzelnen überholten Bestimmungen abgeänderte deutsche Recht gelten.

Die Wirtschaftslage der westdeutschen Partikulierschiffahrt sei zurzeit bedenklich, insbesondere angesichts der katastrophalen Entwicklung der Frachten, die im laufenden Jahre trotz Verkehrssteigerung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eingetreten sei. Schwere Schädigungen sind der Binnenschiffahrt dadurch zugefügt worden, daß Transportgüter, die früher stets auf den Wasserstraßen befördert worden sind, im großen Umfang durch das unnatürliche System zu weitgehender Eisenbahnstaffeltarife abgelenkt wurden. Zur Beseitigung dieser Schäden verlangte er von der öffentlichen Verkehrspolitik die restlose Einführung von Wasserumschlagstarifen.

Als zweiter Redner sprach der Syndikus der Handelskammer Mannheim, Professor Dr. Blaustein, über die Lage Europas und die Zukunft der Rheinschiffahrt:

Die Hebung der Rheinschiffahrt ist abhängig von der Stärkung der Wirtschaftsstellung des ganzen Europas. Die Enteuropäisierung der Weltwirtschaft hat auf den verschiedensten Produktionsgebieten zugenommen. Auch die Preisbildung hat antieuropäische Tendenz, weil die Rohstoffpreise stärker gestiegen sind als die Fabrikatpreise. Die überseeischen Länder haben eigene Industrie entwickelt. Außerdem hat Europa nicht nur an Menschenreichtum an die übrigen Erdteile abgegeben, sondern auch an Kapitalreichtum.

Die Benutzung der Rheinschiffahrt dürfte jedoch wesentlich gesteigert werden, wenn man nicht die weiten Entfernungen durch den Ausbau bis Basel und zum Bodensee, die Verbindung mit der Donau- und Moselkanalisierung in Betracht zieht.

Der nächste Referent, Herr Oberverwaltungsrat Dr. Bartsch, sprach über

„Die Wettbewerbslage der Rheinschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung der Reichsbahnpolitik und der großen Wasserstraßenprojekte."

Die Wettbewerbslage der Rheinschiffahrt gegenüber der Eisenbahn sei sehr kritisch geworden. Unter den neuen Wasserstraßen wäre die Fortsetzung der oberrheinischen großen Schiffahrtsstraße von Straßburg—Kehl bis zur Schweizer Grenze von größter Bedeutung und die sich am meisten rentierende. Es lasse sich kaum ein besserer Weg denken, der bei richtigem technischen Aufbau und rationeller Ausnützung so geeignet wäre, die an ihm teilhabenden Staaten und Völker wirtschaftlich entwickeln zu helfen. Aber auch die Rheinschiffahrt selbst müßte zur Verbesserung ihrer Wettbewerbslage durch organisatorische und behördliche Ausgestaltung beitragen.

Zum Schluß sprach noch Ministerialdirektor Dr. Fuchs, Karlsruhe, über den

„Ausbau der Oberrheinwassertraße."

Der Redner schilderte zunächst die Rheinregulierung und die Verhältnisse der verkehrswirtschaftlich wichtigen Rheinabschnitte und beschäftigte sich dann mit der technischen Seite des Ausbaues in bezug auf Regulierung und Kanalisierung. Zwischen Basel und dem Bodensee soll nach Vereinbarungen zwischen Baden und der Schweiz die Kanalisierung für 1200—1500-t-Kähne, welche von 500-PS-Schleppern gezogen werden, eingerichtet werden. Verkehrswirtschaftlich gesehen bedeute die Verlängerung bis zum Bodensee mit 328 km (Ruhrort—Mannheim 355 Kilometer) für die Beschäftigung der Schiffahrt bei drei Millionen Tonnen zwischen Ruhrort und dem neu zu erschließenden Oberrheingebiet praktisch dasselbe wie ein Wasserverkehr von 6 Millionen t zwischen Ruhrort—Mannheim. Ueber den gegenwärtigen Stand und die Aussichten für die Schiffbarmachung des Oberrheins verwies der Vortragende auf das zur unmittelbaren Ausführung reife Projekt, mit welchem alle beteiligten Staaten und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt einverstanden sind. Es kostet 50 Millionen Rm. Seine vollständige Ausführung wäre innerhalb zehn Jahren möglich. Erörterungen über die Finanzierung, die zwischen den beteiligten Staaten stattfanden, haben noch keine Klärung gebracht. Auch dürfte die Entwicklung eines über die engen Grenzen Südwestdeutschlands hinausragenden europäischen Wasserstraßennetzes nicht aus dem Auge verloren werden. Die Wasserstraße des Oberrheins soll in der Aare ihre Fortsetzung finden und es soll einst über die Juraseen hinweg eine Verbindung mit der Rhone geschaffen werden. Vom Bodensee soll durch einen Kanal Friedrichshafen—Ulm die Verbindung mit der Donau gesucht werden, damit werde die Sackwasserstraße des Rheins zu einem Teilstück eines großen internationalen Verkehrsnetzes von allergrößter Bedeutung.

Die Veranstaltungen des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia", die sämtlich gut besucht waren, legen Zeugnis von der Kraft und Stärke des Verbandes ab. Sie haben den Teilnehmern manche gute Anregung gegeben und werden sicherlich zum besseren Verständnis der Sorgen und Nöte der Rheinschiffahrt und der gesamten deutschen Binnenschiffahrt in hervorragendem Maße beitragen.

Der Kongreß der westdeutschen Partikulierschiffahrt faßte das Ergebnis seiner Beratungen und seine Forderungen in folgenden Resolutionen zusammen:

I.

Erleichterung der öffentlichen Lasten.

Die westdeutsche Partikulierschiffahrt ist durch die unglücklichen Folgen des Krieges, durch die ruinöse Auswirkung der Ruhraktion im Jahre 1923 sowie durch die ungünstige Entwicklung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem Bestand aufs höchste bedroht.

Die Aufzehrung der Ersparnisse aus langjähriger zäher Arbeit infolge der Geldentwertung und die unsichere Wirtschaftslage in den Nachkriegsjahren haben den weiteren Ausbau und die dringend notwendige Erneuerung der Partikulierflotte wesentlich gehemmt, während die Wettbewerbslage innerhalb der Betriebe der westlichen Binnenschiffahrt erheblich zu Ungunsten der Partikulierschiffahrt verschoben worden ist.

Die fremdländischen Flaggen auf dem Rhein haben durch die Auswirkung des Friedensvertrages eine bedeutende Stärkung erfahren, und die Großbetriebe des In- und Auslandes konnten ihren Schiffsbesitz in fortschreitendem Maße vergrößern.

Bei dem um das verminderte Frachtgut entbrannten Kampfe ist die Partikulierschiffahrt durch ihre Abhängigkeit von dem täglichen Transportbedürfnis um so mehr benachteiligt, als durch die Ausdehnung der großen, in einer Hand zusammengefaßten Flotten die Gütermengen in wachsendem Maße durch feste und langfristige Verträge gebunden werden.

Die Partikulierschiffahrt beansprucht bei ihrer durch diese außergewöhnlichen Verhältnisse in besonderem Maße gefährdeten Lage volle Anwendung der Grundsätze der Reichsverfassung, die in ihrem Artikel 164 besagt, daß der gewerbliche Mittelstand in Gesetzgebung und Verwaltung zu fördern und gegen Ueberlastung und Aufsaugung zu schützen ist.

Es müssen daher alle wirtschafts- und verkehrspolitischen Maßnahmen ins Auge gefaßt werden, die geeignet sind, die Partikulierschiffahrt im Rahmen des gesamten Verkehrswesens zu erhalten und zu fördern. Insbesondere wird eine weitgehende Unterstützung bei Vergebung öffentlicher Transportaufträge erwartet und mit Nachdruck darauf hingewiesen, wie notwendig die Beschaffung billiger und langfristiger Kredite ist, um die Partikulierschiffahrt in die Lage zu versetzen, ihren Schiffsbestand in dem notwendigen Umfange zu erhalten. Im übrgen wird es mehr denn je als ein dringendes Erfordernis erachtet, daß bezüglich der öffentlichen Lasten sowohl beim Reich als auch bei den Ländern und den Gemeinden alle Erleichterungen erwogen und zur Durchführung gebracht werden, die den Erwerbsstand vor übermäßiger und unerträglicher Belastung schützen.

II.

Erhaltung des Rheins als freie Schiffahrtsstraße.

1. Angesichts der hohen volkswirtschaftlichen und nationalen Bedeutung der westlichen Binnenschiffahrt erwartet die Partikulierschiffahrt, insbesondere im Hinblick auf die derzeitige ruinöse Betriebslage der Schiffahrts-

unternehmungen die beschleunigte Einführung von Wasserumschlagstarifen sowie eine angemessene Berücksichtigung der Binnenschiffahrtsinteressen bei Einführung von Ausnahmetarifen der Reichsbahn.

2. Zur Erzielung des höchsten volkswirtschaftlichen Nutzeffektes wird eine starke, zielsichere und einheitliche Verkehrspolitik unter gleichmäßiger Berücksichtigung der wichtigen Verkehrszweige zu Wasser und zu Lande gefordert. Die unmittelbare Mitwirkung der berufenen Vertreter der Binnenschiffahrt an den großen Aufgaben der Verkehrspolitik ist hierbei unerläßlich.

3. Die Erhaltung des Rheins als freie und ungehinderte natürliche Schiffahrtsstraße von Basel bis ins Meer ist eine der entschiedensten Forderungen der Partikulierschiffahrt. Es wird erwartet, daß sowohl beim Ausbau der Rheinwasserstraße als auch bei dem Ausbau des gesamten deutschen Wasserstraßennetzes die betrieblichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse der praktischen Schiffahrt in gebührendem Maße berücksichtigt und ihr Vertreter von den zuständigen Behörden zur Mitwirkung herangezogen werden.

4. Für die in Angriff genommenen Arbeiten und Untersuchungen zur Schaffung eines einheitlichen internationalen Binnenschiffahrtsrechtes wird mit allem Nachdruck gefordert, daß diesen Arbeiten das einzige derzeit bestehende kodifizierte Recht, nämlich das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz, zugrunde gelegt wird, das eingebürgert ist und sich bewährt hat. Aenderungen, die sich infolge der Neu- und Umgestaltung einzelner wichtiger Schiffahrtsverhältnisse als wünschenswert erweisen, und eine vernünftige Anpassung an Anschauungen und Uebungen in den anderen Ländern werden ohne erhebliche Schwierigkeiten vorgenommen werden können.

5. Für die Partikulierschiffahrt sind schon im Rahmen des nationalen Binnenschiffahrtsrechtes Bestimmungen zu treffen, um den Kleinbetrieb im Frachtvertragswesen vor Benachteiligung zu schützen. Im übrigen sind die längst veralteten Bestimmungen über die Lade- und Löschfristen und über die Liegegelder den neueren Verhältnissen anzupassen.

6. Die Partikulierschiffahrt verlangt, daß sie nach Maßgabe der Bedürfnisse ihres Erwerbsstandes zur Mitwirkung an allen Aufgaben der Staatsverwaltung herangezogen wird, und daß sie demgemäß in den in Frage kommenden öffentlichen Körperschaften angemessen vertreten ist. Sie beansprucht insbesondere, daß sie bei Errichtung des endgültigen Reichswirtschaftsrates in gleicher Weise wie im vorläufigen Reichswirtschaftsrat eine selbständige Vertretung erhält; die deutsche Kleinschiffahrt verfügt über einen bedeutenden Schiffsbestand, der auf einzelnen Stromgebieten sogar den der Großunternehmungen übersteigt, und es sind überdies die Unterschiede zwischen Groß- und Kleinschiffahrt, ähnlich wie bei den landansässigen Groß- und Kleinbetrieben, in vieler Hinsicht grundsätzlich so groß, daß eine besondere Vertretung von Groß- und Kleinschiffahrt im Reichswirtschaftsrat unerläßlich ist.

Güterumschlags- und Verkehrswoche in Düsseldorf und Köln.

Der Verein Deutscher Ingenieure veranstaltete vom 21. bis 29. September 1925 eine Güterumschlags- und Verkehrswoche, die in Düsseldorf ihren Anfang nahm und in Köln ihr Ende fand. Die Hoffnungen und Erwartungen, die an diese stark besuchte Tagung geknüpft wurden, blieben nicht unerfüllt; sie bot in zahlreichen Vorträgen erster Fachleute eine zusammenhängende und umfassende Untersuchung über die wichtigsten Fragen des Gütertransportwesens.

Die Tagung wurde durch Geheimrat Professor Dr. Klingenberg mit einer Begrüßungsansprache eröffnet. Unter Zugrundelegung der zu bearbeitenden Themen gab er eine allgemeine Uebersicht über die Lage der deutschen Wirtschaft und stellte ihr augenblickliches Kernproblem: die Preissenkung, in den Vordergrund. In der positiven Mitarbeit an der Lösung dieser großen Frage sah er Zweck und Ziel der Tagung: Anregungen und Wege zur Reduzierung der Selbstkosten im Verkehrsprozeß, zur Lösung der Umschlagsprobleme wie zu einem reibungslosen Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zu geben.

Dieser Gedanke kam in den verschiedenen Vorträgen immer wieder zum Durchbruch. Es ist nicht möglich, auch nur auszugsweise auf alle Vorträge einzugehen. Wir greifen aus der dargebotenen Fülle die speziell für die Binnenschiffahrt wichtigsten heraus, die wir hier im Auszug folgen lassen, in erster Linie einige der Düsseldorfer Tagung:

Vortrag von Direktor Thiele, Köln über:

„Organisation und Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs auf Binnenwasserstraßen."

Unter dem Begriff Stückgut sind bei der Binnenschiffahrt Mengen bis zu 50 t zu verstehen. Es ist zu unterscheiden zwischen Eil- und Frachtbeförderung, die davon abhängt, ob das Gut in Fahrzeugen mit eigenem Antrieb befördert wird oder nicht. Der Hauptstückgutverkehr spielt sich auf den Linien Hamburg—Berlin, Hamburg—Magdeburg und Sachsen und Rotterdam bezw. Antwerpen—Mannheim ab.

Von hafenbautechnischem Standpunkt ist die Anlage der Stückguthäfen inmitten der Städte zu fordern. Die Speicher benötigen infolge der Mannigfaltigeit der Güter entsprechend geräumige Lagerplätze; ein bemerkenswertes Beispiel hierfür bieten die Schuppen in Hamburg (Moldauhafen). Zur Bewältigung der fördertechnischen Aufgaben sind einfache Kräne in Anwendung. Spezialverladeeinrichtungen stoßen bei der Verschiedenartigkeit der Güter in bezug auf Form und Gewicht immer auf Schwierigkeiten.

Die Wirtschaftlichkeit der Stückgutschiffahrt wird im Nahverkehr durch den Kraftwagen gefährdet, bei Frachten auf größere Entfernungen ist die Reichsbahn mit ihren Staffeltarifen als ernstlicher Konkurrent hinzugekommen. Im Interesse unserer Gesamtwirtschaft ist daher ein Zusammenarbeiten und eine planmäßige Arbeitsteilung aller Stückgutunternehmungen zu erstreben.

Vortrag von Reg.-Baurat Hoffbauer, Dbg.-Ruhrort. über:

„Bedeutung der Binnenschiffahrt für die einzelnen Güter."

Endgültige Zahlen über die Entwicklung unserer Binnenschiffahrt können noch nicht gegeben werden. Die Verkehrsverschiebungen der Kriegs- und Nachkriegsjahre lassen sich noch nicht übersehen.

Trotzdem läßt sich aus der Fülle des vom Verfasser gesammelten statistischen Materials das ungefähre Bild des Verkehrsanteiles der Schiffahrt angeben. In den Jahren 1913 bis 1924 ist der Anteil der Wasserstraßen am Gesamtgüterverkehr im Verhältnis zur Eisenbahn von 1 : 5

auf 1 : 7,2 zurückgegangen, obwohl die Transportlänge nach dem Kriege von 212 auf 230 km gestiegen ist; bei der Eisenbahn hat sie sich allerdings im gleichen Zeitraum von 134 auf 170 km erhöht. Diese Verschiebung tritt ebenso auffällig bei den beförderten Gütern zutage. Zugenommen hat der Schiffsumschlag bei Salzen und Düngemitteln, Erzen, Braun- und Steinkohlen, abgenommen dagegen bei Eisen, Getreide, Holz, Zucker und Baustoffen.

Der Zubringerdienst der Reichsbahn für den Wasserverkehr ist von 30 Mill. t im Jahre 1913 auf 18 Mill. t (1924) zurückgegangen, während der Umschlag von Schiff auf Bahn mit 12 Mill. t die Höhe der Vorkriegszahl bald wieder erreicht hat.

Ein besonders kennzeichnendes Beispiel der jetzigen Verkehrslage bietet die Rheinschiffahrt. Aus dem vorliegenden Zahlenmaterial ist bemerkenswert, daß der Talverkehr ab Oberrhein wie ab Ruhr die Vorkriegshöhe wieder erreicht hat, während der Bergverkehr um 50 v. H. zurückgegangen ist.

Vortrag von Direktor Etterich, Duisburg, über:
„Schiffahrt und Massengüterverkehr."

Im Güterverkehr arbeitet auf große Entfernungen die Schiffahrt wirtschaftlicher als die Eisenbahn. Bis jetzt weiß die Reichsbahnverwaltung sich mit ihren Staffeltarifen immer noch im Wettbewerb zu behaupten.

Bei der Schilderung der technischen Mittel gibt der Vortragende bemerkenswerte Beispiele von Kippern zur Bewältigung des Kohlenumschlagsverkehrs im Ruhrorter Hafen. Neben den jetzt im Betriebe befindlichen Kippern mit 6000 t Tagesleistung werden Kipperkatzenbrücken von gleicher Leistungsfähigkeit, wie sie bisher nur in den Thyssenschen Häfen verwandt wurden, gebaut.

Die Schiffahrtverkehrsmittel werden ausführlich behandelt. Aus der Fülle neuer Anregungen sei hier beim Kahnbau nur die Einführung des Längs-Spantenbaus, die Einführung von stehenden Steuerrädern mit großer Uebersetzung und Kugellagern und die Einführung des Flettnerruders erwähnt.

Bei der Besprechung des Schleppdampfers will der Verfasser die Forderungen neuzeitlicher Wärmewirtschaft angewendet sehen. Personalersparnis ließe sich durch selbsttätige Kohlenspeisung erzielen. Von anderen Neuerungen werden der Wagner-Gegenpropeller und der Propeller mit Leitvorrichtung erwähnt. Hand in Hand damit muß eine sorgfältige Ausbildung des Maschinenpersonals vorbereitet werden. Im Hinblick auf die Zukunft werden die Aussichten der Motorschlepper und der Oelfeuerung untersucht. Eine Vollausnutzung dieser Möglichkeit wird aber erst möglich sein, wenn der chemischen Industrie die Herstellung billiger Brennstöffe gelungen sein wird.

Vortrag von Oberingenieur Ringers, Ymuiden, über:
„Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Tarife und der Betriebsausgaben der Verkehrsinstitute."

Der Vortragende gab in seinem Bericht einen weitgehenden Ueberblick über den holländischen Verkehr. Das Verhältnis des Eisenbahnverkehrs zur Schiffahrt ist in Holland durch die Tatsache gekennzeichnet, daß der größte Teil des Güterverkehrs von der Schiffahrt, der des Personenverkehrs von der Eisenbahn bewältigt wird. Außerdem fällt ihr noch die Beförderung von Stückgütern mit kurzer Lieferfrist und von solchen mit leicht verderblicher Ware zu. Im Wettbewerb muß unter diesen Umständen die Eisenbahn unterliegen, zumal sie noch an besondere Vorschriften des Verkehrsministers gebunden ist. Ferner muß die Eisenbahn Spitzenleistungen ausführen können, wenn die Schiffahrt durch Witterungseinflüsse stillgelegt ist.

Will man den Zusammenhang zwischen Frachtpreisen und Betriebsausgaben untersuchen, so ergeben sich bei der Eisenbahn größere Unkosten für die Unterhaltung des Beförderungsweges, da bei den schon lange bestehenden Kanälen keine Anlagekosten mehr zu tilgen sind. Auch die Personalkosten sind ungleich höher, während bei dem Waserverkehr der Wettbewerb der Schiffer oft eine scharfe Lohnsenkung mit sich bringt. Allgemein ersieht man daraus, daß sich die Schiffahrt viel eher Konjunkturschwankungen anzupassen vermag, als die Eisenbahn.

Trotzdem hat jedes Verkehrsinstitut neben dem anderen seine Berechtigung, jedes seine Vorzüge und Nachteile. Es kommt nur darauf an, daß man neu zu bauende Verkehrswege nach den Gesichtspunkten der größeren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit anlegt.

Vortrag von Direktor Tillich, Mülheim (Ruhr), über:
„Fragen des Massengüterverkehrs."

Deutschland hat durch den Krieg 30 Prozent seiner Steinkohlenbeförderung, 75 Prozent seiner Eisenerzgewinnung verloren. Das Ruhrgebiet hat 1913 rd. 114 Millionen Tonnen = 60 Prozent der Gesamtproduktion Deutschlands, an Kohle gefördert. Heute steht dasselbe mit 79 Prozent weit an der Spitze der Gesamtförderung. Das engere Ruhrgebiet umfaßt 1,4 v. H. des Deutschen Reiches nach seinem Flächenbestande, aber 30 Prozent des Gesamtgüterverkehrs auf deutschen Eisenbahnen wickeln sich hier ab.

Auf deutschen Binnenwasserstraßen wurden im Jahre 1922 rd. 94 Millionen Tonnen verfrachtet; der Rhein bewältigte allein 56 Prozent davon. Im Jahre 1913 hat die Binnenschiffahrt 156 Millionen Tonnen erreicht, der Rhein marschierte mit 54 Prozent = 84 Millionen Tonnen auch hier an der Spitze.

Die schweren Rückfälle, die die Binnnenschiffahrt gegen 1913 erleiden mußte, sind auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und auf die Eisenbahntarifpolitik zurückzuführen. Durch die Staffeltarife hat die Binnenschiffahrt einen schweren Schlag erlitten. Der Rheinstrom darf aber als Fahrstraße nicht unterdrückt werden, und doch ist das Verhältnis der Eisenbahn gegenüber der Schiffahrt das einer ständigen Kampfstellung. In seinem Werk „Die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" vom August 1924 sagt Herr Reichsbahnpräsident Sarter:

„Der Grundsatz der Verkehrswerbung muß nicht nur mehr als bisher die Tarifpolitik durchdringen, sondern es muß auch versucht werden, die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel, insbesondere der Wasserstraßen und des Kraftwagens, wirksam zu bekämpfen usw."

Die Kohlenschiffahrt ist das Rückgrat des Verkehrs, daher ist nach Einführung der Staffeltarife in erster Linie der Kampf um Ausgleichtarife für Kohle entbrannt. Der Kohlenumschlag des Oberrheins ist auf ein Viertel der Vorkriegszeit zurückgegangen. Es handelt sich nicht um einen Kampf gegen den Staffeltarif, aber anderseits kann das Ruhrgebiet nicht auf den Hauptbeförderungsweg, den Rhein, verzichten. Die Ruhrkohle, ebenso die rheinische Braunkohle, braucht beide Wege, um Süddeutschland und das Ausland mit Brennstoffen zu versorgen.

Bei der wechselnden Stärke des Kohlenversandes greift die Binnenschiffahrt hier ausgleichend ein. Die oberrheinischen Lageplätze sind die Stellen, wo sich Vorräte ansammeln und für die Industrie und den Hausbrand bei Verkehrsstörungen im Herbst und Winter sichergestellt werden.

Kohle fährt die Eisenbahn von 704 km an zu Friedenssätzen: oberschlesische Kohle wird mithin nach Süddeutschland zu Friedenssätzen gefahren. M. E. muß aber die Eisenbahn Mittel und Wege finden, um die ungünstigen Folgen der Staffeltarife auf weite Entfernungen zu umgehen, ohne die Staffeltarife abzubauen, die Süddeutschland und Ostpreußen nicht mehr missen können. Die Eisenbahn kann dies am besten tun, indem sie die Binnenschiffahrt in ihre Tarifpolitik hineinzieht und ihr die weiten Transporte überläßt. Sie muß den langen Leer-

rücklauf der Wagen, der die Selbstkosten außerordentlich erhöht, vermeiden.

Im Anschluß an diesen Vortrag fand folgende bemerkenswerte Aussprache statt:

Stellungnahme der Reichsbahn.

Zu dem Vortrage von Direktor Tillich führte Staatssekretär Vogt folgendes aus:

Eine Kampfstimmung, von der Direktor Tillich gesprochen hat, ist bei der Reichsbahn nicht vorhanden. Es können vielmehr Beweise des Gegenteils gegeben werden. Z. B. ist von der zuständigen Reichsbahndirektion der Hauptverwaltung ein Tarifentwurf vorgelegt worden, wodurch die Eisenbahn in der Lage war, dem Dortmund-Ems-Kanal den gesamten Verkehr zu entziehen, auch unter Berücksichtigung genügender Rentabilitätsverhältnisse. Bei der Einstellung der Hauptverwaltung war es selbstverständlich, darauf nicht einzugehen.

Herr Tillich führt seine Angriffe in erster Linie gegen den Staffeltarif. Fast scheint dabei angenommen zu werden, daß die Reichsbahn den Staffeltarif eingeführt habe, um den Verkehr der Wasserstraßen an sich zu ziehen. Das mag in der Wirkung, insbesondere in der Inflation, der Fall gewesen sein. Aber seitdem haben sich wirklich die Verhältnisse zugunsten der Wasserstraßen geändert. Der Kohlenverkehr auf den Wasserstraßen hat bereits den Friedensstand überschritten, während der Eisenbahnverkehr nachgelassen hat. Wenn Herr Direktor Tillich weiter nichts als die Tarifverhältnisse vor dem Kriege wünscht, so muß gesagt werden, daß diese erreicht sind, denn das Verhältnis des direkten Weges zum gebrochenen Verkehr ist nahezu dasselbe, wie es im Frieden gewesen ist. Wir sind aber mit der Prüfung beschäftigt, ob der Aktionsradius des Kohlenumschlagstarifes noch ausgedehnt werden kann. Es ist aber weder richtig, daß die Reichbahn bei großen Entfernungen zu billig fahre, noch daß sie an dem Umschlagstarif mehr verdiene. Die Gesamteinnahmen sind auf weite Entfernungen größer, als wenn wir von oberrheinischen Umschlagsplätzen fahren. Es ist zweifelhaft, ob es für die Allgemeinheit richtig ist, wenn man den Umschlagstarif 6 U weiter ermäßigt. Denn es kann nicht festgestellt werden, ob die Vergünstigung auch wirklich dem Verbraucher zugute kommt, oder ob sie irgendwo verschwindet. Im übrigen kann es von uns nicht erwartet werden, daß wir die Tarife weiter ermäßigen, damit ein anderer Verkehrszweig mehr verdient. Wenn für das Ausland Tarifermäßigungen gegeben werden, so geschieht dies lediglich, um Verkehr auf die deutschen Bahnen zu ziehen.

Erwiderungen von Direktor Tillich.

Auf die Ausführungen des Staatssekretärs Vogt erwiderte Direktor Tillich:

Eine Kriegsstimmung der Eisenbahn sehe ich trotz der Entgegnung z. B. in dem eingangs meines Vortrages zitierten Ausführungen des Reichsbahnpräsidenten Sarter. Ist die Richtung bei der Hauptverwaltung anders, so nimmt niemand lieber davon Kenntnis als die Rheinschiffahrt.

Die Absicht der Reichsbahnverwaltung bei der Einführung der Staffeltarife ist von unserer Seite meines Wissens nirgend falsch aufgefaßt worden. Unsere positive Stellung zum Staffeltarif ist meinerseits stets erschöpfend betont worden. Ich habe diese Umwälzung, welche Süddeutschland ganz erhebliche Vorteile bringt, stets aufgefaßt als die Morgengabe des damaligen Reichsverkehrsministeriums an die Länder am Tage der Vereinigung der Länderbahnen zu einer Verwaltung. Uns ist es erwünscht, daß Süddeutschland seine Kohle auch auf dem Bahnwege billig erhält.

Die sekundäre Wirkung, die durch die Staffeltarife entstandene Notlage der Rheinschiffahrt bekämpfen wir natürlich. Süddeutschland bezog früher fast sämtliche Kohlen auf dem Schiffswege. Das Kohlenkontor hat im Jahre 1924 ab oberrheinischen Umschlagsplätzen insgesamt ein Viertel der Vorkriegsziffern verladen. Der ungenügende Ausnahmetarif 6 U vom Juni 1924 hat da leider nicht helfen können. Wenn Herr Staatssekretär Vogt sagt, daß die Eisenbahn nicht wisse, ob die Vergünstigung des Ausnahmetarifs 6 U auch wirklich dem Verbraucher zugute komme, wenn der Umschlagstarif für den Oberrhein weiter herabgesetzt werde, so muß ich darauf nachdrücklich erwidern:

1. daß eine Fühlungnahme der Reichsbahn mit dem Kohlenkontor diesen wichtigen Punkt sofort geklärt hätte;
2. zur Sache selbst: Die Preisstellung des Kohlenkontors für sein Absatzgebiet Süddeutschland ist allgemein bekannt. Durch Vorlage der gedruckten Preislisten und durch Bestätigung aus süddeutschen Kohlenverbraucherkreisen ist beliebig festzustellen, daß der Preis für Ruhrkohle ab Zeche und ab Mannheim, Karlsruhe, Frankfurt und Aschaffenburg festliegt und — daß der Käufer an Hand dieser Preislisten selbst bestimmt, auf welchem Wege er seine Kohlen beziehen will!

Der Frachtnachlaß ab oberrheinischen Umschlagsplätzen kommt also dem Empfänger vollständig zugute. Der „oberrheinische Zuschlag", die Frachtspannung Zeche-Oberrhein, ist jedermann bekannt. Die Richtlinien des Verwaltungsrates der Reichsbahn, daß die Tarifermäßigungen ganz der allgemeinen Wirtschaft zugute kommen sollen, treffen in vollem Maße bei einer Ermäßigung des Ausnahmetarifs 6 U zu.

Die Güterumschlagsverkehrswoche setzte am 26. Sept. 1925 ihre Tagung in Köln fort. Generaldirektor Dr. Ott, Köln, wies in seiner Begrüßungsansprache darauf hin, daß Köln, als einer der ältesten Verkehrsknotenpunkte des Westens, einen Anspruch darauf habe, daß ein Teil der wichtigen Tagung in Köln abgehalten werde. Er betonte vor allem die Notwendigkeit einer reibungslosen Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel und gab einen geschichtlichen Rückblick über die Vielgestaltigkeit des Verkehrsmittels von der Landstraße an bis zur Binnenschiffahrt, Eisenbahn und Luftschiffahrt.

Im Anschluß daran sprach Geheimrat de Thierry, Berlin, über

„Anforderungen des neuzeitlichen Umschlagsverkehrs an den Hafenbau."

Er ging von der Tatsache aus, daß ein Viertel bis ein Drittel aller Bruttoeinnahmen der Schiffahrtsgesellschaften durch den Lösch- und Ladebetrieb verbraucht werden. Aufgabe des Hafenbauers ist es daher, durch zweckmäßige Einrichtungen die für das Löschen und Laden erforderliche Zeit abzukürzen und die Kosten hierfür herabzusetzen. Bei der Neuanlage von Häfen müssen die Wasserflächen, der Vorhafen und die Hafenbecken ihrer Bestimmung entsprechend gebaut werden. Ferner weisen senkrechte Kaimauern, Anfuhrstraßen neben den Ladegleisen, angemessene Kaianlagen und -breiten, mehrgeschossige Schuppen einen Weg zu erhöhter Wirtschaftlichkeit. Ein Beispiel für den Vorteil der sonst in Deutschland nicht üblichen mehrstöckigen Speicher geben die Gebäude des Stettiner Hafens.

Eine weitere Verbilligung der Hafenkosten wird durch Einführung neuzeitlicher Güterumschlagsmittel erreicht. Neben den für alle möglichen Verwendungen gebauten einhuftigen oder neben den vollen Portalkranen wird namentlich bei weniger belebten Binnenhäfen der Rangierkran mit hohem Wirkungsgrad arbeiten. Die zweckmäßige Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen kann nur durch Handinhandarbeiten der Eisenbahn- und Hafenbau-Inge-

nieure erreicht werden. Die Ausführungen über Tariffragen gipfeln in der Forderung, daß jeder Hafenbahnhof zur Tarifstation erhoben werden müßte, da die sonst üblichen Anschlußgebühren die Wirtschaftlichkeit manches Hafens in Frage stellen.

Nur durch reibungsloses Zusammenarbeiten aller wirtschaftlichen und technischen Organisationen wird ein Hafenbetrieb keine Belastung der öffentlichen Finanzen bedeuten. In diesem Falle ist es auch nur möglich, den Verkehr zu fördern und seine volkswirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen.

Wir heben zum Schluß aus dem reichhaltigen Programm der Tagung in Köln noch den Vortrag des Generaldirektors de Roode, Rotterdam, über „Rotterdamer Güterumschlag und technische Mittel zu dessen Bewältigung“, den Vortrag des Regierungsbaurats Wehrspahn, Wanne, über Kohlenverladung im Rhein-Herne-Kanal und den von Dr. Foerster, Hamburg, über den Berliner Westhafen hervor. Es ist nicht möglich, auf Einzelheiten einzugehen. Eins war jedoch allen Erörterungen gemeinsam: das Streben, den neuesten Stand der Entwicklung darzulegen und zur Stellungnahme und zu weiteren Vorschlägen anzuregen.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Sitzung des Großen Ausschusses. Es war ursprünglich geplant worden, im Herbst d. Jrs. eine Sitzung des Großen Ausschusses in Oldenburg einzuberufen, um gleichzeitig einer Einladung des Küstenkanal-Vereins Folge zu leisten. Die Tagung sollte weiter auch mit einer Besichtigung der Neubauten am Küstenkanal verbunden sein. Die vorgerückte Zeit und die äußerst schwierige Wirtschaftslage haben den Zentralverein jedoch veranlaßt, von dieser Sitzung zunächst abzusehen.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten Bekanntmachung (siehe Heft 9, Seite 251) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Hessisches Staatsministerium, Darmstadt.
2. Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe, Berlin-W. 9, Leipzigerstr. 2.
3. Senatskommission für Handel und Schiffahrt, Lübeck, Rathaus.
4. Stadtschultheißenamt Stuttgart, Stuttgart, Rathaus.
5. Industrie- und Handelskammer für die Grenzmark Posen-Westpreußen zu Schneidemühl.
6. Elbe-Oder-Kanalverein, Görlitz.
7. Kleinschiffer-Genossenschaft a. d. Main, e. G. m. b. H., Miltenberg a. M., Gartenstr. 4.
8. Zellstoff-Fabrik Waldhof, Mannheim-Waldhof, Sandhoferstraße 156.
9. Brandt Carl, Bauunternehmung, Bamberg, Herzog Max-Straße 12.
10. Maschinenbau - Aktien - Gesellschaft, vormals Beck & Henkel, Kassel.
11. Transport - Aktien-Gesellschaft (vorm. J. Hevecke), Speditions- und Transportunternehmen, Hamburg 8, Zippelhaus 10/12.

Einzelmitglieder:

1. Arbeitgeberverband des mitteldeutschen Transport- und Verkehrsgewerbes, Erfurt, Beethovenstr. 1.
2. Badische Assekuranz-Gesellsch., A.-Ges., Mannheim. Augusta-Anlage 18.
3. Baseler Transport-Versicherungs-Gesellsch., Basel 10, Postfach 13 588.
4. Bergwerks- und Industriebedarf Dr. Arntzen & Wüst, A.-G., Köln a. Rh., Perlengraben 88.
5. Boye & Schweighoffer, Kolonialwaren-Großhandlung und Kaffeerösterei, Lübeck, Königstr. 101/103.
6. Brennstoff - Handelsgesellschaft „Glückauf“. Kleinmann & Co., Kohlengroß- und Platzhandel, Koblenz, Kaiser-Wilhelm-Ring 31.
7. Franz Buxbaum, Speditions- und Schiffahrtskontor, Tetschen/Elbe.
8. Cuno, Dr. Wilhelm, Geheimrat, Reichskanzler a. D., Hamburg 8, Alsterdamm 25.
9. Dach, Hans, Direktor i. Fa. Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., Mannheim, Parkring 27/29.
10. Dantscher, Kaspar, Oberbaudirektor, Professor a. d. Technischen Hochschule, München, Adelheidstr. 11 II.
11. Deutsche Kohlenhandelsgesellschaft Lüders, Sonnewald & Co., Bremen, Langenstr. 104/106.
12. Deutsche Schiffspfandbriefbank, A.-G., Berlin-NW 7, Dorotheenstr. 19.
13. Deutscher Lloyd, Versicherungs-A.-G., Berlin-W. 9, Linkstr. 17.
14. Duisberg, Prof. Dr. C., Geheimer Regierungsrat, Leverkusen b. Köln a. Rh.
15. Eisenausfuhr Otto Wolff & Co., Eisengroßhandel, Köln a. Rhein I, Zeughausstr. 2a.
16. Engelhardt, Hans, Dipl.-Ing., Techn. Leiter der Bauunternehmung Karl Brandt zu Bamberg, Schützenstraße 53.
17. Faber, Dr.-Ing e. h., Ministerialrat a. D., München, Adalbertstr. 110 I.
18. Fahrenhorst, Dr. jur., Walter, Generaldirektor des „Phönix“, A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb, Düsseldorf, Grunerstr. 60.
19. Fritzsche, Ernst G., Schiffahrt, Spedition, Lagerung, Riesa/Elbe, Bismarckstr. 42.
20. Hamburg-Bremer—Afrika-Linie, Akt.-Ges., Reederei. Bremen, Lloydgebäude, Pelzerstraße.
21. „Hansa“, Kettenfabrik Haunschild & Co., Dortmund I. Altestr. 65.
22. von Hazay, Dr. Rado, Ministerialrat im Kgl. Ung. Handelsministerium, Budapest, Lanchidutcza 1.
23. Herz, Albert, Internationale Spedition, Frankfurt a. Main, Weserstr. 4.
24. Hillebrand J. F., G. m. b. H., Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Mainz, Reiche Klarastr. 10.
25. Hohendahl, Fritz, Bergassessor, Vorstandsmitglied der Mannesmann-Röhrenwerke, Wanne 4, Unser Fritz-Straße 176.
26. Interessengemeinschaft für das gesamte Verkehrsgewerbe Hessen und Hessen-Nassau, Frankfurt a. M., Bleichstr. 66a.
27. Jonen, C. J. Wwe., Spedition, Düsseldorf, Industrie-Haus, Wehrhahn 96.
28. Jürgens, Gerhard, Regierungsbaurat, Celle i. Hann., Mühlenstr. 9a.
29. von Khaynach, Freiherr, Fabrikbesitzer, Eisenach, Liliengrund 2.
30. Kienitz, Hermann, Amtl. Spediteur der Reichseisenbahn, Görlitz (Schles.), Salomonstr. 20.

31. Kleymans, Dr.-Ing. e. h., J., Generaldirektor, Recklinghausen, Reitzensteinstr. 16.
32. Klingenberg, Dr.-Ing. e. h., Dr. phil., G., Geh. Baurat, Berlin-NW. 40, Friedrich-Karl-Ufer 2/4.
33. Kralik - Meyerswalden, G., Fabrikdirektor, Fürstenberg a. d. Oder.
34. Kreß, Dr.-Ing. e. h., Regierungsbaumeister, Direktor der Siemens & Halske-A.-G. und der Siemens-Bauunion, G. m. b. H., Komm.-Ges. Berlin-Westens, Württembergallee 25.
35. Kretzschmar, Karl, Reg.-Baudirektor, Dresden-A. 16, Stephanienstr. 20 II.
36. Küchen, Dr. Gerh. jr., Mülheim-Ruhr, Hindenburgstraße 120.
37. Kübler & Niethammer, Papierfabrik, Kriebstein bei Waldheim i. Sachsen.
38. Kühnke, Reinhold, G. m. b. H., Stettin, Pladrinstr. 21.
39. Langner, Heinrich, Spedition, Liegnitz, Bahnhofstraße 2—5.
40. Lausberg & Co., F., Schiffahrts-, Speditions- und Lagerei-Unternehmen, Frankfurt a. Main IX, Kronprinzenstraße 49.
41. Lehnkering & Cie., A.-G., Emden.
42. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck, Karlstraße 60/92.
43. Magirus, Hermann, Kommerzienrat, Ulm a. d. Donau, Fürsteneggerstr. 17.
44. Mannheimer Ankerfabrik und Hammerwerk Gebrüder Heuß, Mannheim-Industriehafen, Fardelystr. 4.
45. Meidericher Schiffswerft, vorm. Thomas & Co., Duisburg-Meiderich, Hafenbecken A, Schlickstr. 21.
46. Mende, A. L., Spedit., Dresden-A. 24, Reichsstr. 26 II.
47. Merseburg, Ferd., Direktor der Firma Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., Mannheim, Parkring 27/29.
48. Milchsack, H., Speicherei und Schiffahrt, Großtransporte, Aachen, Kasinostr. 2.
49. Müller, Adolf, Speditionsgeschäft, Königsberg i. Pr., Vordere Vorstadt 24.
50. Nederlandsche Rijnvaart - Vereeniging, Rotterdam, Westerkade 2.
51. Neuendorff, Direktor der Dampfschiffahrtsreederei Emanuel Friedländer & Co., Breslau I, Albrechtstr. 12.
52. Neumann, D., Dr., Bürgermeister, Lübeck, Rathaus.
53. Noerpel, C. E., Spedition, Ulm a. d. Donau I.
54. Oberrheinische Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft m. b. H., Mannheim, Werfthallenstr. 29.
55. Osnabrücker Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H., Osnabrück, Hafenstr. 11.
56. Pfefferle, Dr. Wilhelm, Oberregierungsrat a. D., Rechtsanwalt, Mannheim, Werderplatz 1.
57. Portland-Zementfabrik Alemannia, A.-G., Höver bei Hannover.
58. Reinhardt, Walter, Regierungsbaurat, Eberswalde, Bergerstraße 6a.
59. Reinecke, Herm., Dr.-Ing., Zivilingenieur, Wutha bei Eisenach.
60. Reusch, Dr.-Ing. h. c., Paul, Kommerzienrat, Generaldirektor der Gutehoffnungshütte, Oberhausen (Rhld.), Lipperfeld 3.
61. Rheinisch-Westfäl. Zement-Verkaufsstelle G. m. b. H., Bochum, Aleestraße 11.
62. Rheinische Stahlwerke, Duisburg-Meiderich, Mühlenfelderstraße 2.
63. Rheinische Stahlwerke, Abtlg. Arenberg, Essen-Ruhr, Bismarckplatz 3.
64. Rigaud Gebr., Nachflg., G. m. b. H., Speditionsgeschäft, Wesel, Norbertstr. 7.
65. Ruhrkohlen-Handelsgesellschaft „Hansa", Siemons, Kallmeier & Co., Köln a. Rhein, Minoritenstr. 10, Dielhaus.
66. Sächsisch - Böhmische Dampfschiffahrts - Aktien-Ges., Dresden-N. 6, Georgenstr. 6.
67. Schiffswerft Düsseldorf-Neuß, G. m. b. H., Düsseldorf I, Kurfürstenstr. 10.
68. Schiffswerft Linz, A.-G., Wien I, Wollzeile 12 II.
69. Seurig, H. W., Riesa a. Elbe, Niederhagstr. 12.
70. Solff, Karl, Major a. D., Direktor im Telefunken-Konzern, München, Goethestr. 15 III.
71. Speditionsverein, Mittelelbische Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Torgau (Elbe), Dahlenerstr. 12.
72. Speicherei- und Speditions-A.-G., Dresden A I, Maxstraße 2.
73. Stachelhaus, Hermann, Mannheim E 7 22.
74. Stöck & Fischer, G. m. b. H., Mannheim C. 8. 9.
75. Süddeutsche Kettenfabrik G. m. b. H., Mainz-Kostheim.
76. Transatlantische Güterversicherungsgesellschaft in Berlin, Berlin W 9, Königin-Augusta-Straße 10/11.
77. Transport- und Lagerhaus-Ges. m. b. H., Barby a. d. Elbe.
78. „Vaterländische" und „Rhenania", Vereinigte Versicherunggesellschaften A.-G., Elberfeld, Viktoriastraße 21.
79. Vögler, Dr.-Ing. e. h., Dr. phil. h. c., Albert, Dortmund, Prinz-Friedrich-Karl-Straße 30.
80. Wayß & Freytag, A.-G., Beton- und Eisenbetonbau, Frankfurt a. M. 10, Schaumainkai 101/103.
81. Wayß & Freytag, A.-G., Niederlassung Düsseldorf, Beton- und Eisenbetonbauunternehmung, Düsseldorf, Immermannstr. 66.
82. Weber, Ernst, Homberg a. Rh., Wilhelm-Allee 47.
83. Wendemuth, Dr., Oberbaudirektor, Hamburg 14, Dalmannstr. 1.
84. Witte & Voß, Hamburg 8, Brauerstr. 27, „Brauerhof".

Persönliches. Am 14. September 1925 starb das langjährige Vorstandsmitglied unserer Mitgliedsfirma Berliner Actien-Gesellschaft für Eisengießerei und Maschinenfabrikation (früher J. C. Freund & Co.)

Herr Dipl.-Ingenieur Richard Jonas

im Alter von 58 Jahren.

Der Tod hat ihn aus seinem großen Aufgabenkreise, dem er annähernd ein Dezennium hindurch seine ganze Arbeitskraft und Schaffensfreudigkeit unermüdlich gewidmet hat, gerissen.

---

b) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Abbau der Schiffahrtsabgaben. Der Verband hat sich an die Regierung in Potsdam und an das Reichsverkehrsministerium gewandt und um sofortige Verhandlungen über Abbau der Schiffahrtsabgaben gebeten.

Eine Preissenkungsaktion seitens der Regierung kann nur Erfolg haben, wenn auch die Regierung selbst mit gutem Beispiel vorangeht. In Anbetracht der schwierigen Lage, in der sich die deutsche Binnenschiffahrt befindet, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der Herr Reichsverkehrsminister den Wünschen der Interessenten entgegenkommt.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Okt. Die Schiffahrt hat durch die Hochwasserwellen, welche zu Beginn des Berichtsmonats Breslau passierten, keinerlei Behinderungen erfahren. Nachdem am 2. September von Ratibor ein abermaliger Wuchs von 0,74 m gemeldet worden war, stieg das Wasser gegen Mitte des Monats um 0,50 m, so daß die Oder weiter vollschiffig war. In der letzten Berichtswoche ging der Wasserstand allerdings erheblich zurück. Sowohl auf der oberen Oder (bei Rogau) als auch unterhalb Breslau (bei Regnitz und Milchau) zeigten sich bereits Stockungen. Durch einen am 22. September bei Milchau gesunkenen Kohlenkahn wurde der Schiffsverkehr stark beeinträchtigt; das Hindernis ist aber inzwischen beseitigt worden. Hoffentlich tritt bald wieder ein Wasserwuchs ein, damit die auf der Fahrt von Cosel Hafen nach Breslau befindlichen vollbeladenen Kähne ihre Talreise ohne Leichterung fortsetzen können. — In Stettin gelangten wiederum beträchtliche Erzmengen zum Umschlag in die Binnenfahrzeuge; dagegen sind die Verladungen ab Hamburg nach der Oder noch immer gering.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 10. Okt. Der Verkehr von Berlin nach Hamburg war gegenüber dem Vormonat etwas reger, dagegen der Verkehr von Hamburg nach Berlin äußerst flau. Während wir im vorigen Monat über Hochwasser auf der Oder berichten konnten, wird jetzt der an und für sich regere Verkehr aus Schlesien wieder durch Kleinwasser beeinträchtigt. Im übrigen hat sich der Verkehr gegenüber dem Vormonat wenig geändert.

Elbe.

Hamburg, 4. Okt. Die Verhältnisse am Hamburger Flußfrachtenmarkt waren im September überwiegend stabil. Das Wasser der Elbe blieb vollschiffig und die Tendenz des Marktes bis in das letzte Monatsdrittel hinein durchweg flau. Erst in der letzten Woche setzte bei etwas abfallendem Wasser und stärkerem Ladungsangebot, insbesondere in Kohlen und Getreide, eine Befestigung ein, die zu einer Erhöhung der Frachtraten um durchschnittlich etwa 20 bis 25 Prozent führte. Naturgemäß machen sich auch die Nachteile der Jahreszeit bemerkbar; die Verkürzung der Tage und das häufige Auftreten von Nebelbildung hat für die Kähne eine Verlängerung der Reisedauer im Gefolge, und da jedes Schiff ein um so höheres Erträgnis liefern muß, je länger es zu einer Fahrt braucht, so wirkt die Natur der Herbst- und Wintermonate an sich stets frachtverteuernd. Ob ein lebhaftes Verladegeschäft zu erwarten ist, bleibt freilich zum mindesten recht zweifelhaft. Leider ist die in unserem letzten Bericht erwähnte Erhöhung der Hafenarbeiterlöhne doch nicht ganz ohne Folgen geblieben, und zwar sind es diesmal nicht die Privatunternehmen, sondern die staatliche Kaiverwaltung, die sich zu einer Heraufsetzung einzelner Positionen ihres Tarifs entschlossen hat. Diese Veränderung betrifft: 1. Kailadungsgebühr, die von jetzt an 12 Pfennig statt bisher 10 Pfg. per 100 Kg. beträgt und 2. Ablieferungsgebühr bei Bahnverladungen, die jetzt mit 15 Pfg. statt bisher 12 Pfg. bezw. für die sogenannten Ausnahmeartikel mit 10 Pfg. gegen früher 6 Pfg. per 100 kg festgesetzt worden ist. Die an erster Stelle erwähnte Kailadungsgebühr wird von dem Schiff eingezogen, aber bekanntlich wälzt ein großer Teil der Reedereien sie auf die Ladung ab, und zwar teils in voller Höhe, teils in Höhe von zirka 30 Proz. Es ist anzunehmen, daß die Reedereien bei diesem Modus verbleiben werden; wo die Ladung bisher also 10 Pfg. zu zahlen hatte, wird sie in Zukunft 12 Pfg. und wo sie bisher 3 Pfg. zu zahlen hatte, wird sie in Zukunft 4 Pfennig zu zahlen haben. Es bedarf kaum der Hervorhebung, daß von allen Seiten schärfster Protest gegen diese Maßnahme der Kaiverwaltung erhoben worden ist. — Die Flußfrachten stellten sich am 30. September für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut: nach Magdeburg 23, Schönebeck 24, Barby 25, Aken 26, Wallwitzhafen 27, Kleinwittenberg 32, Torgau 35, Riesa 40, Dresden 43, Laube-Tetschen 55, Aussig 62, Berlin, Kohlen 36, Getreide 40, Breslau, schw. Futtermittel 60, Schwergetreide 65, Halle a. S. (transito) 50 Goldpfennige für 100 kg — alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 1. Okt. I. U n t e r e l b e. Die starken Niederschläge Ende August 1925 im oberelbischen Gebiet, die eine Hochwasserwelle und damit auch eine Ueberflutung der Elbeumschlagsplätze zur Folge hatten, wirkten sich insofern äußerst ungünstig für die Bergelbeschiffahrt aus, als der Elbewasserstand auch im September anhaltend günstig war und eine gute Ausnutzung der Elbefahrzeuge ermöglichte. Dieser Umstand und durchaus ungenügende Importzufuhren führten zur Bildung größerer und anhaltender Raumreserven in Hamburg. Abgesehen von einer vorübergehenden leichten Besserung der Lage Mitte September war eine Besserung der Frachten nicht zu erzielen.

Die Erwägungen, auf welche Weise der Wirtschaftskampf erfolgreich überstanden werden könnte, haben zu einer Interessengemeinschaft der größeren Elbeschiffahrtsunternehmungen geführt. Die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft und die Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft, haben am 11. September d Js. beschlossen, das Fracht- und Schleppgeschäft auf der Elbe gemeinschaftlich zu betreiben.

Das Geschäft nach der Oder und nach Berlin war im Berichtsmonat im allgemeinen schwach und die Frachten für Verladungen nach diesen Plätzen ebenfalls sehr gedrückt. Nach der Mittelelbe kamen in der Hauptsache Futtermittel zur Verladung, während nach den Umschlagsplätzen des Freistaates Sachsen und der Tschechoslowakei Schwefelkies, Schmalz, Schweinefett, Bauxit, Mehl, Kupfer, Futtermittel, Reis, Baumwollabfälle, Linters, Leinsaat und Mais verschifft wurden.

Die am 1. November 1924 aufgestellte Nebengebührenliste mußte einer Revision unterzogen werden, weil inzwischen, und zwar am 1. Mai und am 1. September d. Js., den Hamburger Hafenarbeitern Lohnerhöhungen bewilligt werden mußten. Man beschränkte sich darauf, eine entsprechende Erhöhung der Schlepplöhne bei Abnahmen und Ablieferungen mit Elbeschiffen und der Kosten für Beistellung von Extraleuten vorzunehmen.

II. M i t t e l e l b e. a) T a l g e s c h ä f t. Das Talgeschäft zeigte in den Salzverladungen eine gewisse Belebung. Ueber Magdeburg gelangten an Steinsalz im Berichtsmonat zur Verschiffung 19 000 t nach Hamburg und 2000 t nach Lübeck. An Kalisalzen wurden ca. 4000 t Sacksalz und 1000 t lose nach Hamburg verfrachtet. Das Stückgutgeschäft hielt sich im üblichen Rahmen. Das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage war in bezug auf Kahnraum ziemlich ausgeglichen. Eine Veränderung der Frachten wurde nicht vorgenommen. — Die Wasserstände waren durchweg sehr günstig. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. September + 2,58 m, am 2. September + 2,80 m, alsdann trat unter geringfügigen Schwankungen Abnahme bis zum Schluß des Monats ein; der Wasserstand notierte am 28. September + 98 cm.

b) Berggeschäft. Das Berggeschäft hielt sich in den üblichen Grenzen. Eine Veränderung der Frachten fand nicht statt.

III. Oberelbe. An den oberen Elbeplätzen sammelte sich infolge der günstigen Wasserstände und des geringen Güterangebots eine erhebliche Kahnraumreserve an. Zur Verladung kamen nach sächsischen Umschlagsplätzen in der Hauptsache Oelfrüchte, Fettstoffe, Futtermittel, Getreide, Mehl, Bauxit, Boraxkalk, Cellulose, Hölzer, Phosphat, Salpeter, Schwefelkies und Eisen. Im Talverkehr ab Böhmen war wiederum ein starker Rückgang des Verkehrs zu bemerken. In der Hauptsache handelte es sich um Schnitthölzer und Zucker, die in geringeren Mengen ausgeführt wurden. Außer diesen beiden Artikeln gelangten hauptsächlich Glas, Ton, Malz und Gerste neuer Ernte zur Verschiffung. Wegen des vollschiffigen Wasserstandes, der eine Verbilligung der Frachten bewirkte, konnten auch etliche Ladungen Frachtkohlen zum Export kommen. Von sächsischen Umschlagsplätzen wurden talwärts verladen: Steine, Malz, Glassand, Bauxit-Rückstände, Ton, Eisenbleche, Papier, Glas und Glaswaren.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Okt. Der Kanalverkehr war im September nicht so lebhaft wie im Vormonat. Besonders in der Emden-Fahrt sind die beförderten Mengen wesentlich zurückgegangen. Die Erzverfrachtungen Emden—Industriegebiet haben stark nachgelassen, sodaß die Reedereien über Leerraum nach dem Ruhrgebiet reichlich disponierten. Für Oktober wird mit einem weiteren Rückgang der Erzverfrachtungen gerechnet. Die im September auf dem Kanal verladenen Kohlenmengen sind um 30 Prozent geringer als im Vormonat. In den ersten Tagen des Oktobers ist ein leichtes Anziehen der Kohlenverfrachtungen zu verzeichnen. In der Hannoverfahrt waren die Kohlenverfrachtungen normal, doch litt der Verkehr aus Mangel an Rückfracht. Die Umschlagsbetriebe waren dem schwächeren Verkehr entsprechend geringer beschäftigt. Der Schleppbetrieb arbeitete normal. Im einzelnen gestaltete der Verkehr sich wie folgt:

Dortmunder Hafen: In der Zeit vom 1. bis 30. September sind im Dortmunder Hafen angekommen 391 beladene, 33 leere Schiffe und 138 Schleppdampfer mit insgesamt 235 345 t Ladung, davon 218 096 t Erz. Ausgegangen sind 135 beladene, 317 leere Schiffe und 138 Schleppdampfer mit insgesamt 65 066 t Ladung, davon 34 543 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im September betrug 300 411 t gegen 239 420 t im September 1924. Der Gesamtgüterumschlag in der Zeit vom 1. Jan. bis 30. Sept. 1925 belief sich auf 2 610 093 t gegen 1 364 409 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Emden: Im September sind in Emden angekommen 27 Dampfer mit 167 000 t Erz, 2 Dampfer mit Stückgut von Hamburg, 2 Dampfer und 4 Seeleichter mit Getreide von Hamburg, 1 Dampfer mit englischen Kohlen, 2 Dampfer mit rund 3000 t Steinen und 2 Seeleichter mit Holz. Leer liefen 65 Dampfer und Seeleichter ein. Außerdem bunkerten auf der Durchfahrt 27 Dampfer im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen 88 000 t Kohlen, Koks und Briketts mit 67 Dampfern und Seeleichtern; außerdem 3 Dampfer mit Eisen und ein Dampfer mit Zement, ferner geringe Mengen Stückgut und Mehl. Leer verließen 33 Dampfer und Seeleichter den Hafen.

Hafen Hannover: Der Verkehr in den Hannoverschen Häfen gestaltete sich im September wie folgt: Eingang 142 Kähne mit 51 907 t Ladung, davon 27 500 t Salz und rund 13 000 t Kali und 10 000 t Erz.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 7. Okt. Während im August der Schiffsverkehr stark zurückblieb, hat er sich im Berichtsmonat günstiger entwickelt. Dies trifft insbesondere für Massengüter — Brennmaterialien — zu. Die Umschlagsvorrichtungen im Osthafen waren infolgedessen dauernd gut beschäftigt. Der Stückgut- und Getreideverkehr litt noch unter der allgemein ungünstigen und unausgeglichenen Wirtschaftslage, und den beschlossenen neuen Warenzöllen. Der Verkehr mit Baustoffen ist lebhaft geblieben. Die Kaliverladungen sind wieder zum Stillstand gekommen. Die Wasserstandsverhältnisse waren durchweg günstig. Der Verkehr hat sich im übrigen wie folgt entwickelt:

	Ankunft.			
Osthafen	309	Fahrzeuge mit	127 653 t	Ladung
Westhafen	140	„ „	27 825 t	„
Zus.	449	Fahrzeuge mit	155 478 t	Ladung
	Abgang.			
Osthafen	21	Fahrzeuge mit	3 389 t	Ladung
Westhafen	34	„ „	3 386 t	„
Zus.	55	Fahrzeuge mit	6 775 t	Ladung
	Gesamtverkehr im Monat September 1925.			
	504	Fahrzeuge mit	162 253 t	Ladung

Rhein.

Die Lage der Rheinschiffahrt im September 1925.

Die Lage in der Rheinschiffahrt war im September ungefähr die gleiche wie im Vormonat und entsprach der allgemeinen schlechten Geschäftslage.

Der Wasserstand war durchweg günstig. In den letzten Tagen des Vormonats war das Wasser noch stark gestiegen, so daß der Cauber Pegel am 1. September 2,45 m betrug und die Abladung der Kähne nach dem Oberrhein bis 2,30 m erfolgen konnte. Dann sank das Wasser langsam, aber stetig bis auf 1,71 m am 20. d. M. Dementsprechend mußte die Abladetiefe nach und nach auf 2 m eingeschränkt und die Schiffahrt von Kehl nach Basel gegen den 10. September eingestellt werden. Die reichlichen Niederschläge in der zweiten Hälfte des Monats führten jedoch dem Rhein und seinen Nebenflüssen wieder beträchtliche Wassermassen zu, sodaß der Wasserstand am Cauber Pegel bis auf 3,04 m am 28. September anstieg. Die Fahrzeuge konnten wieder voll abgeladen und die Schiffahrt nach Basel wieder aufgenommen werden. Am 30. September war das Wasser wieder auf 2,96 m heruntergegangen.

Ansätze zu einer Belebung des Kohlenabsatzes über die Rheinwasserstraße nach Süddeutschland waren vorhanden, wenn auch von einem eigentlichen Aufschwung des Kohlengeschäftes noch nicht die Rede sein konnte. Die geringe Zunahme des Verkehrs war aber lediglich der Deckung des Privatbedarfs zuzuschreiben. Die Industrie aller Art ist nicht in der Lage, an eine Erhöhung ihrer Kohlenbezüge zu denken. Die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt war daher immer noch sehr schlecht. Kahnraum für die zu verfrachtenden Mengen war selbst bei den Reedereien immer genügend vorhanden. Lediglich infolge des fallenden Wassers konnten sich die Frachten nach dem Oberrhein von ihrem tiefsten Stande etwas erholen, nämlich von ℳ 0,55 Basis Ruhrort—Mannheim am 1. September auf ℳ 0,70 bis 0,80 am 21. September laut Notierungen an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort. Für Kanalverladungen wurden 10 bis 15 Pfg. mehr gewährt. An verschiedenen Tagen kamen infolge des flauen Geschäftsganges an der Schifferbörse gar keine Notierungen zustande. Mieten wurden nur vereinzelt, und zwar nach Straßburg—Kehl zu einem Satze von 2½ bis

3 Pfg. je Tag und Tonne bei freier Rücklieferung nach Dbg.-Ruhrort abgeschlossen.

Die Kohlenverladungen in den Ruhrhäfen für Belgien und Holland hielten sich auf der Höhe des Vormonats. Während des ganzen Monats betrugen die Frachten nach Rotterdam ℳ 0,80 ohne freies Schleppen und ℳ 0,95 einschließlich Schleppen. Kanalverladungen lagen 30 Pfg. höher. Reparationskohlenfrachten nach Antwerpen und Gent wurden während des Berichtsmonats mit 8 belgischen Francs bezahlt.

Das Geschäft in Rotterdam war derartig eingeschrumpft, daß für Eisenerzladungen nur 30 bis 40 Cents je Last bei ¼ bis ½ Löschzeit bezahlt wurden, vorübergehend sogar nur 25 bis 35 Cents. Viele Kähne mußten mangels jeglicher Ladung leer nach der Ruhr zurückschleppen.

Die Beschäftigung im Schleppgeschäft war den allgemeinen Verhältnissen entsprechend ebenfalls unbefriedigend. Eine große Zahl von Schleppdampfern liegt noch immer still, und die in Fahrt befindlichen müssen oft tagelang warten, bis sie einen Schleppzug zusammenbekommen. Dazu kommt noch, daß die im Herbst häufig eintretenden Nebel die Schiffahrt oft tagelang behindern, wenn nicht ganz lahm legen. Der Schlepplohn wurde während des ganzen Monats mit einer Mark nach Mannheim notiert. Am freien Markt konnten aber viele Kähne zu ℳ 0,90 untergebracht werden.

Die Getreidespedition verzeichnete außerordentlich geringe Ankünfte. Auch der übrige Umschlagsverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war nur ganz gering. Die Anlagen waren nur zu einem kleinen Teil ausgenützt, viele Umschlagsanlagen standen überhaupt still.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Eisenbahnfragen.

Binnenumschlagstarife. Die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., der Hafenverband des Elbstromgebiets und die Vereinigten Elbe- und Saale-Spediteure haben sich in Anbetracht der drückenden Notlage der Elbeschiffahrt entschlossen, gemeinsam die Frage der Binnenumschlagstarife zu behandeln, damit nunmehr endlich die wichtigste Angelegenheit der Binnenschiffahrt einer beschleunigten Lösung zugeführt wird. Aus diesem Anlaß fand Dienstag, den 6. Oktober, in Magdeburg eine gemeinsame Sitzung der drei Verbände statt. Referate wurden gehalten von Handelskammersyndikus Dr. Rausch, Dessau über die Notwendigkeit der Binnenumschlagstarife und von Dr. Pegel, Magdeburg über die Ausgestaltung der Binnenumschlagstarife.

Von den genannten Verbänden wurde nach Erstattung der Referate beschlossen, gemeinsam folgende Forderungen an die Reichsbahngesellschaft zu stellen:

die Einführung von Binnenumschlagstarifen für sämtliche Güter der Klassen E und F und für Zucker,

die Ausdehnung der Seehafen- und sonstigen einschlägigen Ausnahmetarife auf sämtliche Elb-Umschlagsplätze,

die Umgestaltung der Durchfuhrtarife von und nach der Tschechoslowakei.

Die Reichsbahngesellschaft soll um beschleunigten Eintritt in Verhandlungen ersucht werden.

Die Forderungen wurden einstimmig angenommen.

Verschiedene Mitteilungen.

Reichskommissar für die internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926. Der Reichspräsident hat durch Erlaß vom 21. September 1925 den Oberbürgermeister Dr. Landmann in Frankfurt a. M. zum Reichskommissar für die internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926 ernannt. Dieser hat die Arbeiten für die deutsche Abteilung bereits aufgenommen. Es wird gebeten, sich in allen Ausstellungsfragen unmittelbar an den Reichskommissar zu wenden.

Wasserstraßenbehörden. Die Frage der Organisation der Wasserstraßenbehörden ist vom Zentralverein in der Hauptversammlung am 9. Juli 1925 durch Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg, eingehend behandelt worden. Auch der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat bereits des öfteren zu dieser Frage Stellung genommen und sich für die Errichtung eigener Wasserstraßenbehörden des Reiches in den Ländern und Provinzen eingesetzt.

Zu dieser Frage hat der Hauptausschuß des preußischen Landtages am 6. Oktober 1925 Stellung genommen. Der Abgeordnete Winkler (Dnatl.) stellte den Antrag, das Staatsministerium zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß von der Errichtung eigener Wasserstraßenbehörden des Reiches in der Provinzial- und Ortsinstanz Abstand genommen wird. Mit der Beratung dieses Antrages wurde ein Zentrumsantrag verbunden, der das Staatsministerium ersucht, sich bei der Ausführung des Artikels 97 der Reichsverfassung mit der Reichsregierung dahingehend zu verständigen, daß unter voller Aufrechterhaltung der einheitlichen Leitung der Verkehrspolitik und der Ausübung des Tarifhoheitsrechtes unmittelbar durch das Reich sowie unter Wahrung eines Oberaufsichtsrechtes des Reiches über den Bau und Betrieb der Reichswasserstraßen den Ländern das Mandat zur baulichen Verwaltung und zum Betrieb der Reichswasserstraßen erteilt wird.

Diese Anträge wurden eingehend beraten und in der nachstehend zusammengefaßten Form angenommen:

„Das Staatsministerium solle sich bei der Ausführung des Artikels 97 der Reichsverfassung mit der Reichsregierung dahin verständigen, daß unter voller Aufrechterhaltung des Budgetrechts des Reichstages, der einheitlichen Leitung des Verkehrs und der Ausübung des Tarifhoheitsrechtes unmittelbar durch das Reich sowie unter Wahrung eines Oberaufsichtsrechtes des Reiches über den Bau und Betrieb der Reichswasserstraßen den Ländern das Mandat zur baulichen Verwaltung und zum Betriebe der Reichswasserstraßen erteilt und von der Errichtung eigener Wasserstraßenbehörden des Reiches in der Provinzial- und Ortsinstanz Abstand genommen wird."

Tagung des Rheinwasserstraßenbeirates. Der Rheinwasserstraßenbeirat hatte am 13. Oktober 1925 in Mainz seine erste Tagung. Die aus Vertretern von Verkehr, Handel, Landwirtschaft und Arbeitnehmern zur Beratung der Reichswasserstraßenverwaltung geschaffene Körperschaft wurde von dem vorsitzenden Vertreter des Reichsverkehrsministeriums mit einer Ansprache eröffnet, welche

Geschichte und Aufgaben der Wasserstraßenbeiräte umschrieb und auf die hohe Tradition hinwies, in welche diese neue Körperschaft — die erste amtliche Vertretung für den ganzen deutschen Rhein — hineinzuwachsen habe. Alle deutschen Rheinuferstaaten haben kraft dieser Ueberlieferung sich stets für verpflichtet gehalten, das Stromgebiet des Rheins als Verkehrsstraße zu entwickeln, Bestrebungen, die niemals an den Grenzpfählen der Bundesstaaten Halt gemacht haben. Preußen habe schon 1900 das Programm von 1879 fertiggestellt (3 m Tiefe von Emmerich bis Köln, 2,5 m bis St. Goar; darüber hinaus 2 m). Die schwierigen Strecken im Gebirge von Aßmannshausen bis Bingen und Bingen bis Mainz seien teils von Hessen und Preußen gemeinsam ausgebaut. Noch heute seien Arbeiten im Gange, um die Fahrwasser im Binger Loch zu verbreitern und zu vertiefen. Ebenso habe Baden gemeinschaftlich mit Bayern und Elsaß die große Regulierung zwischen Sondernheim und Straßburg durchgeführt, der Straßburg seinen Zweimillionenverkehr der letzten Friedensjahre verdanke. In Erkenntnis der Weltbedeutung des Rheins haben seit langem die deutschen Regierungen allen Nationen die Schiffahrt auf dem Rhein zu den gleichen freiheitlichen Bedingungen wie den Landesangehörigen geöffnet. Der Rhein sei, wie auch die Entwicklung des Rhein-See-Verkehrs und der rheinisch-westfälischen Industrie erkennen lasse, stets im besten Sinne des Wortes ein Weg des internationalen Weltverkehrs gewesen.

Oberbürgermeister Külb, Mainz, wies bei der Begrüßung auf die Leiden der Rheinschiffahrt in den letzten Jahren hin. Der Vorsitzende gedachte ehrend der verstorbenen Mitglieder Knipscheer und Fügen, dann wurden Geschäftsordnung und Wahlen erledigt. U. a. wurden die Herren Silverberg, Woltmann, Lenel, Waibel, Schmidt-Winnental, Vogt, Welker, Rudolph, Walker und ein Vertreter des Rheinhafenverbandes in den Reichswasserstraßenbeirat entsandt. Ferner wurden je ein Haupt-, Schiffahrt-, Main- und Neckarausschuß gewählt.

Zu dem Gesamttätigkeitsbericht der Reichswasserstraßenverwaltung, der gedruckt vorlag, betonte Ministerialrat Hoebel vom Reichsverkehrsministerium, wie entsprechend der großen Bedeutung, die Reich und Länder dem Rheinstrom beimessen, technisch seit hundert Jahren Höchstleistungen vollbracht seien, um aus dem ungebändigten Strom einen Kunstbau ersten Ranges zu schaffen; auch unterstrich er die Bemühungen zur immer besseren Schiffbarmachung des Binger Loches. Die bisherigen Leistungen des Wasserbaues am Rhein, die das Ausland so gern zu schmälern suche, sind zu groß, um sich wegleugnen zu lassen.

Einzelreferate folgten. Strombaudirektor Langen, Koblenz, beschrieb die seit 1830 von Preußen durchgeführten Arbeiten am Binger Loch, das vor 100 Jahren noch ganz verschlossen war. Seit den 60er Jahren sei ein Fahrwasser von 2 m Tiefe das Ziel. Aeußerste Vorsicht sei geboten, um eine Absenkung des Oberwassers mit allen ihren Gefahren für Schiffahrt und Landwirtschaft oder eine Verschärfung der Strömung zu verhüten. Vertiefungsarbeiten im zweiten Fahrwasser sind im Gange. Eine Vertiefung auf 2,50 m komme erst in Frage, wenn sie bis mindestens Mannheim durchführbar sein werde. Der Mannheimer Hafen sei mit 46 % im Durchgangsverkehr am Binger Loch beteiligt, auch aus dem hohen Anteil deutscher Schiffe (72 %) kann man darauf schließen, daß Deutschland selbst am stärksten am Ausbau der Binger Fahrwasser interessiert ist.

Die Versammlung billigte das vorsichtige Vorgehen der Rheinstrombauverwaltung einmütig und in vollem Umfange.

Strombaudirektor Konz, Stuttgart, berichtete über Geschichte und Zielsetzung des für die württembergische Industrie lebenswichtigen Neckarausbaues. Die nächsten zehn Jahre sollen den Ausbau bis Heilbronn für 1200-t-Schiffe bringen. Rechtsanwalt Dr. Lindeck, Mannheim, trat für die Neckar-Kleinschiffahrt ein. Auf Antrag von Dr. Duisberg wurden die vereinigten Haupt- und Neckarausschüsse mit der Entgegennahme und Prüfung der Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Wasserstraßenverwaltung für den Neckarausbau beauftragt.

Ministerialdirektor Fuchs, Karlsruhe, berichtete über die Oberrheinfrage. Er knüpfte an den von 1880 ab geführten Kampf um die Regulierung Mannheim—Straßburg an, die ebenfalls gegen den linksrheinischen Gedanken eines Seitenkanals durchgesetzt werden mußte, und betonte die Notwendigkeit, die Regulierung bis Basel als Teil der Wasserstraße Straßburg—Bodensee durchzuführen, ein gemeinsames Interesse Deutschlands und der Schweiz.

Auf Antrag Dr. Schmitz, Duisburg, erhob der Rheinstrombeirat einstimmig Einspruch gegen das vorläufige Abkommen zwischen Deutschland und den Besatzungsmächten über die Zurücklassung eines alliierten Schiffahrt-Kontrollbureaus im geräumten Ruhrort.

Eine Bereisung der Gebirgsstrecke Mainz—Koblenz beschloß die eindrucksvolle Tagung.

Die Besichtigung des Neckarkanals durch den Reichstagsausschuß für Verkehrswesen. Am Schluß einer längeren Studienreise nach Süddeutschland hat der Ausschuß des Reichstages für Verkehrswesen auch Gelegenheit genommen, die Staustufen Neckarsulm und Wieblingen des Neckarkanals zu besichtigen. Ueber diese Bauten haben sich die Ausschußmitglieder außerordentlich befriedigt ausgesprochen. Bei Heidelberg hat der Ausschuß auch die für die dortige Wehranlage vorgesehene Oertlichkeit besucht. Eine Beratung oder Beschlußfassung hat nicht stattgefunden. Jedoch hat sich Abg. Giesberts (Zentr.), Reichsminister a. D., auf Befragen dahin geäußert, daß der Kanal gebaut wird.

Tagung des Weserbundes. Die diesjährige Hauptversammlung des Weserbundes und der Freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressen fand am 28. und 29. Sept. dieses Jahres unter starker Beteiligung der Behörden und Wirtschaftsverbände in Bremen statt.

Nach einleitenden Worten der Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden, Senator Dr. Apelt, Bremen, überbrachte Ministerialrat Weidner, Reichsverkehrsministerium, die Grüße des Herrn Reichsverkehrsministers.

Der Hauptgeschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Syndikus Schreiber, Berlin, ging in seiner Begrüßungsansprache auch auf die gegenwärtigen Sorgen der Binnenschiffahrt ein und forderte nachdrücklichst ein ersprießliches Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Schiffahrt, zum Besten der gesamten Verkehrswirtschaft.

Zu Beginn der Tagung erstattete Dr. Flügel den Geschäftbericht, dem wir folgendes entnehmen:

Infolge der schwierigen finanziellen Lage Deutschlands konnte in der Ausführung unserer Hauptpläne kein Fortschritt erzielt werden. Die Verwirklichung eines so großen Projektes wie des Wasserweges von der Weser zur Donau kann in heutiger Zeit selbstverständlich nur etappenweise erreicht werden.

Die Entwicklung der Frachtschiffahrt mag auf den ersten Blick erfreulich erscheinen, für die Weser ist sie es jedoch nicht. Einmal stellt sich die Bergfracht nur auf 28 % der Talfracht. Vor allem aber ist zu berücksichtigen, daß 1924 von der Ruhr über den Mittellandkanal 520 000 t Kohlen zur Unterweser gingen, die früher auf anderem Wege dorthin gelangt sind. Unter Abzug dieses

ganz neuartigen Verkehrs ergibt sich, daß der reine Wasserverkehr im Jahre 1924 höchstens 60 % des Umfanges von 1923 wiedererlangt hat. Immerhin ist die mit der Zunahme des Seeverkehrs eingetretene Belebung der Weserschiffahrt namentlich oberhalb Minden erfreulich. Sie hat sich auch im laufenden Jahre weiter fortgesetzt.

Dem Weserbund gehörten am 31. Dezember 1924 221 Mitglieder an, und zwar 84 Körperschaften, 29 Firmen und 108 Einzelmitglieder. Die Länder und Provinzen, die meisten Städte und Kreise haben ihren Beitritt erklärt. Alle wasserwirtschaftlichen Vereine im Niederschlagsgebiet der Weser gehören jetzt dem Bunde an.

Direktor Bärkemeyer, Bremen, sprach dann über die gegenwärtige Lage der Weserschiffahrt:

Der Herbst 1924 brachte einen unerwartet großen Warenumsatz, daß der eigene Frachtraum der heimischen Reedereien nicht ausreichte und vorübergehend fremder Frachtraum herangezogen werden mußte, um die Frachtverträge zu erfüllen. Das Frachtangebot lief ab und im Frühjahr trat sogar Warenmangel ein, der einen empfindlichen Druck auf die immerhin schon mäßigen Frachtsätze zur Folge hatte.

Die Zahlen über den Güterverkehr von und nach Bremen zeigten 1924 nach den Aufzeichnungen der Hemelinger Schleuse einen erheblichen Rückgang im Bergverkehr gegenüber 1923: 262 478 t 1924 gegen 364 652 t 1923, der sich daraus erklärt, daß für wertvolle Importgebühr angesichts der Geldknappheit durch die schnellere Bahnbeförderung vielfach ein rascher Umsatz gesucht werden mußte. Die Talladung von 1924 übersteigt die des Vorjahres mit 133 % (408 000 t gegen 951 000 t). Sie war die höchste bisher erreichte Jahresleitung. Die Zunahme wurde durch die Belebung des Mittellandverkehrs und die außerordentlich günstigen Wasserverhältnisse der Weser bedingt.

Der Weserverkehr ohne Kanalverkehr ist jetzt noch rückständig gegenüber der Vorkriegszeit. Seine Wiederbelebung und Erstarkung ist nur möglich, wenn eine vollschiffige, durchgehende Wasserstraße hergerichtet wird.

Es folgte dann das Referat von Herrn Dr. Metterhausen, Kassel, über „Die Häfen der Oberweser“:

Seit Kriegsbeginn sind nennenswerte Verbesserungen der Hafen- und Umschlagseinrichtungen an der Oberweser nicht vorgenommen worden. Als Häfen mit Umschlagseinrichtungen kommen gegenwärtig neben Bremen, Kassel und die Unterweserhäfen vor allem Hameln, Minden und Hemelingen in Betracht. Auch in Zukunft wird der Umschlagsverkehr, soweit er sich durch Bahnanschlüsse an das entferntere Hinterland vollzieht, voraussichtlich in der Hauptsache auf bestimmte Plätze beschränkt bleiben. Es werden also hauptsächlich diese, soweit es erforderlich und noch nicht geschehen ist, darauf bedacht sein müssen, die bestehenden Anlagen neuzeitlich auszugestalten und nach Bedarf zu erweitern.

Die Entwicklung des Weserverkehrs zeigt Verschiebungen. Früher war Zucker das wichtigste Verkehrsgut, jetzt ist es Kali und wird es für absehbare Zeit bleiben.

Besonders eingehend sind die Verhältnisse für Kassel geprüft worden. In Frage kommen für einen regelmäßigen Stückguteildienst außer den bereits genannten vor allem die Umschlagsplätze Karlshafen, Höxter, Bodenwerder, Holzminden. Schwierig ist besonders bei den Projekten die Lösung der Finanzfrage, da der Staat Beihilfen zurzeit ablehnt.

Als letzter Referent des Tages sprach Dr. Flügel, Bremen, an Hand zahlreicher Lichtbilder von graphischen Darstellungen und Naturaufnahmen über „Wechselbeziehungen zwischen See- und Binnenschiffahrt“. Er breitete in fesselnder Darstellung den Extrakt einer sehr gründlichen Bearbeitung dieses Themas aus und gab seinem Vortrag folgende Schlußfolgerung: Es ergibt sich die Notwendigkeit, die bisher noch stiefmütterlich behandelte Weser endlich voll leistungsfähig zu machen und mit anderen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes zu verbinden. Erst dann kann die Binnenschiffahrt auf der Weser ihre großen Aufgaben gegenüber der Seeschiffahrt erfüllen und erst dann kann diese mit Hilfe der Binnenschiffahrt den weiten alten deutschen Kulturgebieten von Mittel- und Süddeutschland den wirtschaftlichen Vorteil des Weltverkehrs in vollem Umfange vermitteln.

Vom Donau-Main-Wasserstraßenbeirat. Am 10. September hat der vom Reichsverkehrsminister berufene Donau-Main-Wasserstraßenbeirat in Würzburg unter Vorsitz des Staatsrates Dr. v. Graßmann und bei zahlreicher Beteiligung aus Kreisen der Schiffahrt, der Hafenspeditionsgroßverfrachter, von Handel und Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, von Vertretern der Beamten und Arbeitnehmer sowie von Vertretern der Reichs- und Länderministerien eingehende Beratungen gepflogen und Vertreter in den Reichswasserstraßenbeirat und in die Ausschüsse gewählt. Der Beirat beschäftigte sich mit der Reichswasserstraßenverwaltung 1921 bis 1925, dem Programm für den Ausbau der Donau-Main-Wasserstraße und mit Fragen des internationalen Donaurechts. Ferner begehrte er in besonderen Entschließungen die Wiedereinführung günstiger Binnenumschlagstarife, die Ermäßigung der Mainabgaben und der Kettenschlepp- sowie der Hafengebühren.

Völkerbundsbericht über die Donauschiffahrt. Das Völkerbundssekretariat veröffentlicht einen Bericht von Walter D. Hines über die Donauschiffahrt. Das umfangreiche Schriftstück bringt einen umfassenden Ueberblick über die Donauschiffahrt, über die Hafenanlagen und ihre Ausbaumöglichkeiten. Der Warenverkehr auf der Donau betrug 1923/24 56 Prozent des Vorkriegsverkehrs. Das Frühjahr 1925 hat eine bedeutende Steigerung mit sich gebracht, die auf die großen Fleischtransporte von Jugoslavien zurückzuführen ist. Der Personenverkehr übertrifft den Vorkriegsverkehr in Oesterreich, Ungarn und Rumänien nicht bedeutend. In Deutschland gibt es keinen regelmäßigen Verkehr auf der Donau. Die Donauschiffahrt ist heute vollständig internationalisiert und befindet sich in den Händen von deutschen, österreichischen, ungarischen, holländischen, französischen, tschechischen, rumänischen, jugoslavischen und griechischen Gesellschaften. Der Bericht schließt mit einem Hinweis auf die Notwendigkeit für alle Donaustaaten, eine gemeinsame Wirtschaftspolitik zu betreiben und das Vertrauen ausländischer kapitalkräftiger Kreise zu gewinnen; eine einheitliche Regelung der Donauschiffahrt würde im Auslande einen sehr günstigen Eindruck machen und neue Hoffnung auf eine Stabilisierung der Verhältnisse in den Donaustaaten wecken.

Tagung des ostpreußischen Wasserstraßenbeirats. Der ostpreußische Wasserstraßenbeirat tagte unter dem Vorsitz des Oberpräsidenten zum ersten Male. Nach Konstituierung des Beirats wurde eine Mitgliederwahl zum Reichswasserstraßenbeirat vorgenommen sowie ein Haupt- und ein Schiffahrtsausschuß gebildet. Bei der sachlichen Beratung sprach Abteilungsdirigent Geh. Rat Königs (Reichsverkehrsministerium) über die Aufgaben der Wasserstraßenverwaltung in Ostpreußen:

Ziel der ostpreußischen Verkehrspolitik müsse es sein, dem ostpreußischen Handel und der ostpreußischen Wirtschaft diejenigen Arbeits- und Lebensmöglichkeiten zu erhalten, welche ihm nach seiner geschichtlichen und geographischen Lage im gesamten osteuropäischen Verkehr zukommen. Die Probleme, die dabei gelöst werden müssen, gruppierten sich um die Häfen Königsberg und Elbing. Die Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung war zu-

nächst, die seewärtigen Zugänge Königsbergs den Anforderungen anzupassen, welche die Seeschiffahrt mit ihren immer größer werdenden Schiffsgefäßen an die Seezufahrtsstraßen zu den Seehäfen stellen. Nach langen Verhandlungen ist es gelungen, Ausbau, Vertiefung und Befeuerung des Königsberg-Pillauer Seekanals zu finanzieren. Provinzialverband, Stadt- und Industrie- und Handelskammern haben sich mit mehr als einem Viertel des Gesamtkapitals an diesem Werke beteiligt. Das Reich hat den Kommunalverbänden und der Industrie- und Handelskammer die Aufbringung des Kapitals dadurch erleichtert, daß es die Einnahmen aus den Befahrungsabgaben einer zur Durchführung des Baues gegründeten Gesellschaft überließ. Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung war es weiter, die rückwärtigen Verbindungen Königsbergs in das Hinterland zu verbessern. Die Arbeiten an dem oberen Pregel sollen den Eisenbahnknotenpunkt Insterburg schiffbar mit Königsberg verbinden. Der Ausbau der Krummen Gilge ist dazu bestimmt, die Schiffahrt und Flößerei von Memel nach Königsberg zu erleichtern. Alle diese Maßnahmen reichen aber nicht aus, wenn nicht gleichzeitig die Anfuhr der Hauptgüter Königsbergs, Holz und Getreide, sichergestellt wird. Für die Heranbringung von Holz ist die freie Memelflößerei notwendig. Verhandlungen mit Litauen über die Erleichterung der Holzflößerei schweben. Für Getreide wird in den Handelsvertragsverhandlungen mit Rußland erstrebt werden müssen, die früheren tariflichen Erleichterungen für russisches Getreide wiederzugewinnen. Elbing, durch die Bedürfnisse der Kriegsmarine zur Blüte gebracht (Werft Schichau) sah sich nach Fortfall der Marine zu einer wirtschaftlichen Umstellung gezwungen. Im Vordergrunde steht die Verbesserung seiner Verkehrsverbindungen.

Der Ausbau des Oberländischen Kanals ist zurzeit als weniger dringlich zurückzustellen. Dagegen müsse versucht werden, die Fahrrinne im Hafen zu vertiefen. Das Ziel und Streben bei all diesen Maßnahmen gehe nicht etwa dahin, den gesamten Handel der ehemals deutschen Nachbarhäfen Memel und Danzig nach Königsberg und Elbing zu ziehen, man strebe nur dahin, Hemmnisse, welche der Entwicklung des ostpreußischen Verkehrs entgegenstünden, zu beseitigen. Werden die Grundsätze über die Freiheit der Schiffahrt, die Freiheit des Durchgangsverkehrs, die Freiheit der Seehäfen und das Prinzip der gleichen Behandlung auf allen Verkehrsgebieten, wie sie auf den großen Konferenzen von Barcelona und Genf unter den Auspizien des Völkerbundes verkündet wurden, auch in den anderen Staaten allgemein durchgeführt, dann wird der ostpreußische Handel und die ostpreußische Wirtschaft sich schon wieder denjenigen Anteil an dem Verkehr sichern, welcher ihr zukommt.

Neben diesen aus den natürlichen Bedürfnissen Ostpreußens entspringenden Problemen hat die Reichswasserstraßenverwaltung Aufgaben, welche ihr durch die Grenzführung auf Grund des Versailler Vertrages gestellt wurden.

Der Zugang Ostpreußens zur Weichsel ist durch Entscheidung der Botschafterkonferenz, wenn auch nicht befriedigend, geregelt worden. Der Durchgangsverkehr durch polnisches Gebiet ist zwar auch über die Wasserstraßen durch Staatsverträge gesichert, kommt aber nicht in Gang, solange die Schiffer nicht die Sicherheit haben, auch innerhalb des polnischen Gebietes die Ladung löschen oder ergänzen zu dürfen. Für den Personenverkehr von Swinemünde nach Pillau war bisher durch Verträge mit einer Stettiner Reederei Vorsorge getroffen. Reich und Preußen haben sich im vergangenen Jahre entschlossen, eigene Schiffe zu bauen, und werden vom nächsten Jahre ab den Seedienst mit Ostpreußen mit Schiffen ausführen lassen, die eigens zu diesem Zwecke eingerichtet sind und den Ostpreußen-Reisenden alle Annehmlichkeiten bieten, welche nach Lage der Sache überhaupt möglich sind.

Im weiteren Verlauf der Tagung wurden bemerkenswerte Wünsche und Anregungen zur Sprache gebracht: Kritik der augenblicklichen litauischen Verkehrspolitik, die sich auf die Abwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen erschwerend auswirkt, die Förderung des Ausbaues des Masurischen Kanals, die Vertiefung der Elbinger Rinne im Frischen Haff, die Ermäßigung der zwischen Pillau und Königsberg erhobenen untragbaren Schiffahrtsabgaben, die Beseitigung der Notlage der ostpreußischen Kleinschiffer, die Aufrechterhaltung des Seedienstes mit Ostpreußen auch im Winter.

Die Kommissare des Reichsverkehrsministers sagten in den meisten Fällen zu, die ostpreußischen Wünsche, soweit irgend möglich, zu unterstützen. Allerdings würde es nach ihrer Meinung vor allem im ostpreußischen Interesse liegen, zunächst die von der Reichswasserstraßen-Verwaltung in Angriff genommenen Arbeiten (Königsberger Seekanal, Ausbau der Pregel-Memel-Wasserstraße und des Oberpregels) zu Ende zu führen.

Die Tagung endete mit einer Bereisung des Seekanals, der jetzt bekanntlich auf 8 m Tiefe gebracht, verbreitert und befeuert wird.

Bau des Ottmachauer Staubeckens. In der Sitzung des Hauptausschusses des preußischen Landtages am 6. Oktober 1925 wurde über Anträge Grzesinski (Soz.) und Metzenthin (D. Vp.) betr. den Bau des Staubeckens bei Ottmachau beraten. Ueber das Projekt ist auch in unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" des öfteren aus berufenster Feder berichtet worden.

Im Hauptausschuß des preußischen Landtages wurde festgestellt, daß der Bau des Staubeckens bei Ottmachau 102,6 Millionen ℳ und 2000 ha Land erfordert. Es wurde beschlossen, das Staatsministerium zu ersuchen, die Ausführung des Planes, die ausschließlich preußischen Landesteilen zugute kommen wird, in jeder geeigneten Form zu unterstützen.

Berichtigung. In Heft 8 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" Seite 228, 2. Spalte, Zeile 21 ist zu lesen statt „Linz — 137 km — Krems" „Linz 134 km — Krems", in Zeile 23/24 statt „Linz 196 km — Melk „Linz — 96 Kilometer — Melk". Auf Seite 229 der gleichen Nummer der Z. f. B. 1. Spalte, letzter Absatz muß es heißen statt „Der Vorhafen 1100 m, der Innenhafen 5100 m lang": „Das Ufer des Vorhafens 1100 m, des Innenhafens 5100 m lang".

Bücherschau.

Gea-Karte der deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Maßstab 1 : 800 000, Größe 156 × 127 cm, nebst einem Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit Angaben ihrer Lage auf der Karte. Gea-Verlag m. b. H., Berlin W 35. Die Karte enthält sämtliche im Betriebe befindlichen Eisenbahnen — nach Gleiszahl, Spurweite und verwaltungstechnisch unterschieden —, die Eisenbahnstationen — nach Bahnhöfen, Haltepunkten, Güterbahnhöfen usw. unterschieden —, sowie die schiffbaren Wasserstraßen in verschieden breitem bezw. verschiedenfarbigem Kolorit, je nach ihrer Tragfähigkeit; die Schleusen sind in roter, die politischen Grenzen in dezenter brauner Farbe wiedergegeben.

Der kleine Brockhaus. Brockhaus-Verlag, Leipzig. Die 6., 7. und 8. Lieferungen des kleinen Brockhaus, die vor uns liegen, reihen sich an die bereits erschienenen Lieferungen würdig an. Sie bieten wieder eine Fülle interessanten Wissens in Wort und Bild. Wir machen auf die Uebersicht über die Hauptdaten der Weltliteratur, die bis zu den wichtigsten Erscheinungen der Gegenwart führt, aufmerksam, ebenso auf die Uebersicht über die Entwicklung der Musik und Oper. Eine anschauliche Erklärung über Flettners Rotorschiff gibt uns Verständnis für die neueste Ausnutzung physikalischer Grundgesetze. In der 8. Lieferung findet sich auch eine Karte über die geplanten Kanäle zwischen Main und Donau. Da der Preis im Verhältnis zu dem Gebotenen gering ist, kann die

Anschaffung des Werkes unbedingt empfohlen werden. Der ermäßigte Subskriptionspreis beträgt pro Lieferung ℳ 1,90.

Dr. P. Heile: **Nachschlagebuch der Nachschlagewerke für die Wirtschaftspraxis.** Verl. Wirtschaftsdienst G. m. b. H. 1925. Preis ℳ 5,—. Das vorliegende Nachschlagebuch faßt das Ergebnis der im Weltwirtschafts-Archiv seit Jahren betriebenen Sammlung von Nachschlagewerken zu einem bis in die wichtigsten Einzelheiten zergliederten und nach einer übersichtlichen Systematik aufgebauten Katalog zusammen: Ein äußerst wertvolles Werk, das dem Bedarf der Wirtschaftspraxis nach schneller Orientierung über die Nachschlageliteratur restlos genügen und ohne Zweifel auch für den Buchhandel von großem praktischen Nutzen sein wird. Die Hauptabteilungen gliedern sich in Allgemeine und Internationale Abteilungen, Länderabteilungen, Rohstoffe und Ware, Adreß- und Börsen-Handbücher, Codes, Maßeinheiten und Berechnungstabellen aller Art, Wörterbücher, Biographien, Bibliographien und Presse. Den Schluß des Werkes bildet eine übersichtliche Abhandlung über die Entwicklung, Organisation und Bedeutung des Welt-Wirtschafts-Archivs.

Johannes Schreier, Kontrolle und Revision. VIII. und 344 Seiten. Selbstverlag Schreier, Hamburg, Hohe Bleichen 15, Preis broschiert ℳ 10.—, gebunden ℳ 12.— Nur ganz vereinzelt und spärlich findet sich Literatur über Kontrolle und Revision, sowie über das umfangreiche und vielseitige Gebiet der Bücherrevisorenpraxis. Umso begrüßenswerter ist es, daß der in der einschlägigen Fachliteratur nicht mehr unbekannte Wirtschaftspraktiker beeidigter Bücherrevisor Johs. Schreier seine langjährigen und vielseitigen Erfahrungen und Forschungen auf diesem Gebiete zusammengestellt und niedergeschrieben und so an der Aufklärung so mancher bei der Revisionspraxis auftretender Probleme beigetragen hat. Besondere Beachtung verdient das äußerst ausführliche Literaturverzeichnis und Sachwörterregister, welches den Leser in den Stand setzt, sich in den einzelnen Fragen eingehend zu informieren.

Jahresbericht des Schiffahrtsvereins zu Breslau für das Jahr 1924. Der vorliegende Jahresbericht des Schiffahrtsvereins zu Breslau bietet ein umfassendes und anschauliches Bild über die Lage und Entwicklung der Oderschiffahrt im Jahre 1924. Nach einer einleitenden Betrachtung über die allgemeine Wirtschaftslage folgt als Hauptteil des Berichtes eine außerordentlich interessante Abhandlung über die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse auf der Oder, die sich in einem Abschnitt über den Talverkehr, den Bergverkehr und über die Entwicklung des Frachtenmarktes zergliedert und durch eine Zusammenstellung der Verkehrsziffern ergänzt wird. Wir entnehmen dieser Statistik, daß sich der Verkehr im Berichtsjahre 1924 gegen 1923 an den meisten Umschlags- und Hafenplätzen gehoben hat, in erster Linie ist der Talverkehr in Cosel, Maltsch und Breslau gewachsen, zurückgegangen ist er in Oppeln. Der Bergverkehr zeigt gegenübe 1923 nur wenig Veränderungen.

Ein weiteres Kapitel enthält eine Uebersicht über den Fortschritt der Bauausführungen der Oderwasserstraßen Mit einem Rückblick auf die eigentliche Vereinstätigkeit im Jahre 1924, in dem auch des in jenem Jahre verstorbenen Gründers und langjährigen Vorstandsmitgliedes des Vereins Rudolf Hanne gedacht wird, schließt der außerordentlich interessante und lesenswerte Jahresbericht.

Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1924. Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. 290 Seiten. 32 Bildertafeln in Kupfertiefdruck. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Bremen. Druck: Großdruckerei H. M. Hauschild, Bremen. Preis ℳ 10.—. In dem soeben erschienenen Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd äußert sich in einem Geleitwort Herr Geheimrat Stimming über die wirtschaftliche Lage Deutschlands unter besonderer Hervorhebung dessen, was der deutschen Seeschiffahrt nottut. Wir lassen die Darlegungen, die, weil sie aus der Feder eines hervorragenden Fachmannes stammen, besondere Beachtung verdienen, hier auszugsweise folgen: „Die deutsche Ueberseeschiffahrt fühlt die Leiden der deutschen Gesamtwirtschaft wie kaum ein anderer Erwerbszweig und ist mit ihr auf Gedeih und Verderb verbunden. Alles, was die deutsche Wirtschaft erschwert, wird ihr besonders fühlbar. Von sachverständiger Seite wird der Verlust an deutschem Volksvermögen und an jährlichem Einkommen in Deutschland auf etwa die Hälfte des Vorkriegsstandes geschätzt, der Schwund an mobilem Kapital aber auf mindestens 75—80 % des Vorkriegsstandes angenommen. Was es bei dieser Sachlage bedeutete, für ein Aufbauprogramm, wie das des Norddeutschen Lloyd, trotz der unzureichenden Reichsleistung die erforderlichen Mittel zu beschaffen, braucht nicht besonders betont zu werden. Und wenn wertvolles Inlandvermögen zugunsten der Schaffung von Betriebsmitteln, die auf den Weltmeeren werbend tätig werden sollen, flüssig gemacht werden mußte, so war dies wohl das stärkste Bekenntnis zu dem alten hanseatischen navigare necesse est, dem unter den obwaltenden Verhältnissen eine ganz besondere Bedeutung zukommt. Als notwendige Voraussetzung für jede Weiterentwicklung muß bezeichnet werden, daß die Steuerlasten auf das Erträgliche zurückgeführt werden und daß sowohl bei der Steuerveranlagung wie bei der Verteilung der Lasten aus dem Dawesplan Rücksicht auf die Tatsache genommen wird, daß die deutsche Ueberseeschiffahrt nicht gleichzeitig ihre Substanz im notwendigen Ausmaß vermehren und aus der Substanz für öffentliche Zwecke fortgesetzt leisten kann. Auch die ungeheure Vorausbelastung gegenüber ausländischen Wettbewerbern für soziale Belange erfordert Rücksichtnahme. Zu den gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend erhöhten Leistungen zur staatlichen Sozialversicherung (Hinzutritt der Erwerbslosenversicherung, der Schwerkriegsbeschädigten-Fürsorge u. a. m.) kommen die Lasten, die sich die Reedereien nach dem Zusammenbruch ihrer eigenen Pensionskassen freiwillig aufgebürdet haben, um ihre Angestellten vor Not zu bewahren. Die Vernunft gebietet Rücksichtnahme auf diese Tatsachen, ganz abgesehen davon, daß vom Standpunkt der Gerechtigkeit die besondere Vorausbelastung gerade der deutschen Schiffahrt durch die nicht genügende Abfindung für die Schiffsverluste bewertet werden müßte. Soll der Chronist einen Ausblick in die Zukunft geben, so kann nur eins gesagt werden, nämlich, daß der Vorsatz unentwegt auf Weiterarbeit im alten Sinne gerichtet sein muß. Der Wirtschaftsführer darf heute nicht Pessimist sein. Ob der Einsatz an Willen und Arbeitskraft entsprechende Zinsen bringen wird, ist freilich ungewiß. Sicher aber ist, daß ohne solchen Einsatz auf allen Gebieten ein baldiger Verfall die Folge sein müßte."

Duisburg. Herausgegeben von der städtischen Hochbauverwaltung in der Sammlung „Deutschlands Städtebau", „Dari" Verlag, Berlin-Halensee 1925. Kurz vor der Duisburger Jahrtausendfeier im Mai ds. Js. wurde diese zweite Auflage des erstmalig 1920 erschienenen Werkes herausgegeben. Das Buch soll den Fortschritt zeigen, den seitdem Duisburg genommen hat. Der Stoff ist in zwei Hälften gegliedert. Die eine behandelt die Stadtschicksale und Arbeitsfelder, Hafen, Schiffahrt, Handel, Industrie, Verkehr, die zweite Theater, Musik, Kunst, Sport. Der Umfang ist gegen die erste Auflage erheblich vermehrt. Die Aufsätze stammen sämtlich aus der Feder sachkundiger Persönlichkeiten. Den Leser unterrichtet das Buch eingehend über diese große Arbeitsstadt am Niederrhein.

Firmennachrichten.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Ges., Köln. Die ord. Hauptversammlung erledigte unter Leitung von Generaldirektor Dr. F. Ott (Köln) die regelmäßigen Gegenstände der Tagesordnung einstimmig glatt. Die Dividende von 8 % ist ab 4. Mai zahlbar. Im vorgelegten Geschäftsbericht heißt es: Der Personenverkehr gestaltete sich besser, als man es nach den Erfahrungen der letzten Jahre glaubte erwarten zu können. Bestanden doch immer noch manche Hemmungen, die das Einreisen in das besetzte Gebiet erschwerten; außerdem war der Reiseverkehr auf dem Rhein durch die dauernde Ungunst des Wetters, besonders in den Hauptverkehrsmonaten Juli und August, recht beeinträchtigt. Dies wurde aber durch schöne sonnige Tage im Spätherbst, die uns Fortführen der Fahrten im Rahmen des eingeschränkten September-Fahrplans bis weit in den Oktober hinein gestatteten, einigermaßen wettgemacht. — Im Güterverkehr waren die vereinigten Gesellschaften mit Jahresbeginn daran gegangen, die Fahrten wieder planmäßig zu gestalten; im Mai wurde dann auch der jahrelang unterbrochene Verkehr nach Holland wieder aufgenommen. Im ganzen litt der Güterverkehr noch stark unter den ungewöhnlichen Verhältnissen in den Rheinlanden (Besatzung, Regie, Zollschranken usw.). Das Abebben des Verkehrs im November-Dezember nach vorübergehender starker Entwicklung in den Herbstmonaten zeigt, daß von Beständigkeit in diesem Zweig des Wirtschaftslebens noch nicht gesprochen werden kann. — Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr einschl. Schiffsmieten usw. betrugen 1 732 516 RM. Dagegen erforderten Personalkosten 664 586 RM., Fahrkosten 263 383 RM., Unterhaltung der Schiffe, der Liegenschaften und Einrichtungen 208 482 RM., allgemeine Kosten 279 603 RM. Für Abschreibungen sind 163 808 RM. vorgesehen. Der Reingewinn beträgt dann 152 655 RM. und soll wie folgt verwandt werden: 8 % Dividende = 112 000 RM., Gewinnanteile des Aufsichtsrates und des Vorstandes 17 298 RM., Vortrag 23 357 RM.

Dewag, Deutsche Wasserkraftbank A.-G., München. Wie der DHD. meldet, steht die Gesellschaft mit einer englischen Finanzgruppe in Verhandlungen über die Aufnahme einer Wasserkraftanleihe in Höhe von 20 Mill. RM. Der grundsätzlich bereits genehmigte Kredit soll vor allem der deutschen Energiewirtschaft zugute kommen. In erster Linie sollen bereits bestehende Wasserkraftwerke zur Erweiterung und größerer Stromerzeugung Kapitalien erhalten, dann soll aber auch die Finanzierung baureifer Wasserkraftprojekte durch diesen Kredit erleichtert werden.

Schiffahrts-Assecuranz-Gesellschaft A.-G., Mannheim. Einer Prämieneinnahme von 256 172 RM. und einer Einnahme aus Kapitaleinlagen und Sonstigem von 2021 RM. stehen gegenüber Verwaltungskosten, Provisionen usw. mit 14 065 RM, bezahlte Schäden mit

72 710 RM. und Reserven für laufende Versicherungen und schwebende Schäden mit 135 000 RM, sodaß einschl. Vortrag der Prämien- und Schadenreserve von 1923 in Höhe von 8671 RM. ein Reingewinn von 45 088 RM. verbleibt, aus dem eine Dividende von 3 RM. für jede Stammaktie, insgesamt 9600 RM. verteilt wird. Der Kapitalreserve werden 8000 RM. zugeführt, der Unkostenrücklage 5000 RM., an Tantiemen gelangen 5365 RM. zur Auszahlung. Der Gewinnanteil der Badischen Assekuranzgesellschaft beziffert sich auf 10 526 Reichsmark, sodaß 6596 RM. verbleiben, die auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Bilanz stellt sich wie folgt: Verpflichtung der Aktionäre 75 000, Effektenkonto 75 267, Bankguthaben 59 525, Debitoren 81 860, Aktienkapital 100 000, Kapitalreservefondskonto 2000, Kreditoren 9564, Prämien- und Schadenreserve 135 000 RM.

Verschmelzung. Wie mitgeteilt wird, soll die Verschmelzung der „Viktoria", Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer, e. G. m. b. H., Breslau, mit der Dampfer-Genossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer, e. G. m. b. H., bevorstehen.

Hinweis.

Der heutigen Ausgabe liegen Werbeblätter folgender Firmen bei, worauf wir unsere verehrten Leser besonders aufmerksam machen: 1. Ottener Wagenfabrik Albert Eßmann & Co., Altona-Ottensen, 2. Deutsche Poro-Bronze-Verkaufsgesellschaft m. b. H., Baden-Baden.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 11
15. November

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Allgemeiner Teil.

Was leisten die Verkehrsmittel?

Vortrag, gehalten am 20. Juli 1925 zur Eröffnung der verkehrswissenschaftlichen Woche in der Münchener Verkehrsausstellung

von Prof. Dr. Walther Lotz (Univ. München).

Es würde engherzig sein, die Leistungen der Verkehrsmittel nur vom Fachstandpunkte des Nationalökonomen aus zu würdigen. Tatsächlich haben die Leistungen des Nachrichtendienstes sowie der Beförderung von Personen und Gütern nicht nur für das Erwerbsleben und für die Verbraucher Bedeutung. Unabhängig vom Wirtschaftsleben kommen die Verkehrsfortschritte auch vom militärischen, politischen, religiösen und kulturellen Standpunkt aus in Betracht. Daher hat der Staat das Verkehrswesen vielfach gefördert, ohne daß zunächst wirtschaftliche Gesichtspunkte in erster Linie ausschlaggebend waren. Aber auch so weit wirtschaftliche Gesichtspunkte in erster Linie bestimmend für den Staat zu seinem Eingreifen gewesen sind, haben neben der Hebung des Verkehrs vielfach noch andere Erwägungen mitbestimmend gewirkt, insbesondere hinsichtlich der Binnenwasserstraßen.

Landstraßen und Brücken sind von jeher unentbehrlich, um größere Infanteriemassen auf weitere Entfernungen zu befördern. Ohne ein geordnetes Postwesen ist es nicht möglich, fortlaufend Nachrichten an einer Zentrale zu sammeln, Befehle von der Zentrale überallhin gelangen zu lassen, Beamte zu entsenden. Diese Gesichtspunkte haben sich schon in sehr alter Zeit geltend gemacht. Das Bedürfnis, ein größeres Reich nach einheitlichen Gesichtspunkten zu beherrschen, hat schon in den asiatischen Despotien des Altertums, vor allem aber im römischen Reich und im arabischen Kalifenreich zu Straßen- und Brückenbau, besonders aber zur Ausbildung eines Postwesens für staatliche Zwecke geführt. Beim Verfall der römischen Verkehrserrungenschaften im Mittelalter vermag man nicht mehr größere Infanteriemassen auf weite Entfernungen zu entsenden; bei schlechten Verkehrsverhältnissen blieb nur die schwere Kavallerie der Ritterheere aktionsfähig. Mit dem Aufkommen der Feuerwaffen am Ende des Mittelalters stützt sich wieder die Staatsgewalt auf die Infanterie und nunmehr auch auf die Artillerie. Von Ludwig XIV. angefangen bis zu seinen Nachahmern in Deutschland und Oesterreich beginnt deshalb wieder die staatliche Fürsorge für Heerstraßen und Brücken. Das staatliche römische Postwesen war im Mittelalter durch Leistungen der Korporationen ersetzt worden. Der aufkommende moderne Staat begründet seit der Renaissancezeit wieder aus ähnlichen Regierungsbedürfnissen heraus wie einst das römische Imperium ein staatliches Postwesen.

Militärische Gesichtspunkte drängten auch in der neuesten Zeit, ehe bereits eine wirtschaftliche Rentabilität unbedingt gesichert war, zur schleunigen Ausnützung aller Verkehrsfortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, des Kraftwagenverkehrs, der Luftschiffahrt, der Telegraphie, Telephonie und der drahtlosen Nachrichtenübermittlung. Auch wo man heute ein Kolonialgebiet er-

schließen will, sorgt man zunächst für Straßen, Eisenbahnen, Telegraphenlinien und Postverbindungen, um das Gebiet zu beherrschen und zu entwickeln.

Neben staatlichen Bedürfnissen haben auch religiöse Momente in der Geschichte den Anstoß zu Verkehrsfortschritten gegeben. Heilige Straßen mit besonderer Sicherung des Verkehrs führten Pilger nach Stätten religiöser Verehrung. Religiöse Gemeinschaften mit Niederlassungen in weit auseinanderliegenden Gebieten, wie der Deutsche Orden, haben frühzeitig regelmäßige Botenkurse entwickelt, ehe sich ein modernes staatliches Postwesen herausbildete.

Zur politischen, militärischen, religiösen Bedeutung der Verkehrsmittel tritt ihr großer Einfluß auf die Gestaltung der allgemeinen Kultur hinzu. Für die Erforschung dieser Wirkungen, wie z. B. der Bedeutung des Verkehrsfortschrittes für das Reisen und für die Kenntnis fremder Kulturen, der Bedeutung der Post für Verbreitung von Büchern und Zeitungen, kurz für die Entwicklung der öffentlichen Meinung, fehlt es leider noch an ausreichenden Vorarbeiten.

Besonders mannigfaltig sind die Gesichtspunkte, unter denen sich jeweils im Laufe der Geschichte der Staat für Förderung des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen interessierte. Spielen hier anfangs die politischen, militärischen, religiösen Gesichtspunkte eine geringere Rolle als beim Straßen- und Brückenbau und beim Postwesen, so verbinden sich dafür hier Gesichtspunkte der Förderung der Landeskultur mit den Bestrebungen der Förderung des wirtschaftlichen Verkehrs. Rücksichten auf Bewässerung und Entwässerung und auf Abwehr der Meeresfluten vom bebauten Land spielen lange Zeit beim Ausbau der Flüsse und beim Kanalbau schon eine Rolle im Altertum und später auch in Oberitalien und in den Niederlanden, ehe man bewußt die Verkehrsförderung im wirtschaftlichen Interesse anstrebt. Im Vordergrund steht bereits der Gesichtspunkt der Förderung des wirtschaftlichen Verkehrs bei den Kanalbauten des französischen Staates seit Colbert und den Nachahmern der Franzosen. In England baut das Privatkapital in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Kanäle, um eine Rente zu erzielen. Die Rentabilität dieser von Aktiengesellschaften in Konkurrenz mit Landstraßen erbauten Kanäle sinkt dann im 19. Jahrhundert mit dem Aufkommen der Eisenbahnen. Nachdem sich das Eisenbahnwesen entwickelt hat, beginnt wieder seit den letzten Jahrzehnten eine Renaissance der Binnenwasserstraßen. Man fördert den Ausbau der Flüsse und den Kanalbau in größeren Dimensionen vor allem in Deutschland und den Vereinigten Staaten, um eine Konkurrenz gegenüber dem Eisenbahnmonopol zu schaffen. Wenn sich dann die Kanalpläne so häufen, daß die Finanzminister bedenklich werden, so kommt ein neues Moment in jüngster Zeit der Binnenschiffahrt zur Hilfe. Auch wo Rentabilität einer künstlichen Wasserstraße aus dem Ergebnis der Schiffahrtsabgaben nicht gesichert erscheint, kann der Finanzminister mit solchen Plänen sich häufig versöhnen, wenn an Staustufen bedeutende Wasserkräfte gewonnen werden und durch Verwertung der „weißen Kohle" Einnahmen erzielt werden können, die den Ausbau künstlicher Wasserstraßen ermöglichen, für welche rein aus Verkehrseinnahmen eine befriedigende Rente nicht erzielt werden könnte. Man kann sagen, daß vielfach in der Geschichte neben den Gesichtspunkten der Verkehrsförderung also noch andere Erwägungen für den Staat bestimmend gewesen sind, den Ausbau der Binnenwasserstraßen zu unterstützen.

Sind die Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Hebung des Verkehrs nicht immer in der Geschichte die einzigen gewesen, welche den Staat zum Eingreifen im Sinne der Verbesserung der Verkehrsmittel gedrängt haben, so übt doch jede aus irgendwelchen Gesichtspunkten herbeigeführte Verkehrsförderung, wenn sie einmal geschaffen ist, nach den Erfahrungen der Wirtschaftsgeschichte unleugbar die allergrößten Wirkungen auf das gesamte Wirtschaftsleben aus. Die Bedeutung der Verkehrsmittel für das Wirtschaftsleben ist sogar so gewaltig, daß sie überhaupt kaum überschätzt werden kann.

Insbesondere drei Wirkungen vom nationalökonomischen Standpunkte kommen vor allem dem Verkehrsfortschritt zu:

1. Ein entwickelter und schneuniger N a c h r i c h t e n d i e n s t erleichtert wesentlich den schwierigsten Teil der Unternehmerfunktion, das richtige Disponieren. Nur die Kenntnis der günstigsten Bezugsbedingungen, der vorteilhaftesten Absatzmärkte und aller Veränderungen in den Preisen ermöglicht es, Kapital und Arbeit da anzuwenden, wo sie den größten Nutzen bringen. Ohne Post, Telegraph, Telephon ist es heute unmöglich, zu bestimmen, wo und wie die Produktionsmittel vorteilhaft zu verwenden sind, und unmöglich, festzustellen, wo und wie die besten Absatzbedingungen zu erlangen sind. Nicht bloß bei einer privatkapitalistischen Ordnung der Wirtschaft, selbst bei der Planwirtschaft von Sowjetrußland ist es ohne ein gut funktionierendes Nachrichtenwesen unmöglich, falsche Dispositionen über die Produktionsmittel zu vermeiden. In unserer Wirtschaftsordnung widmet sich ein besonderer Erwerbszweig, die Reklameindustrie, der Aufgabe, die Aufmerksamkeit der Nachfragenden mit Hilfe des Nachrichtendienstes auf vorteilhafte Bezugsbedingungen unermüdlich hinzulenken. Auch für rein technische Dispositionen ist der Nachrichtendienst unter Umständen Voraussetzung des Erfolges, so die Signale für die Schiffahrt, der Wettermeldungsdienst für die Entschlüsse des Landwirts und des Luftschiffers.

2. W o h l f e i l e und s c h n e l l e B e f ö r d e r u n g d e r P e r s o n e n und G ü t e r bewirkt eine Reichtumserhöhung. Denn die Brauchbarkeit der Dienste und Sachgüter wird wesentlich erhöht, wenn die Nutzung da erfolgen kann, wo sich das Bedürfnis geltend macht. Der Wert von Holz, Erzen und anderen natürlichen Reichtümern hängt nicht bloß davon ab, daß sie irgendwo vorhanden sind, sondern davon, daß sie an dem Ort und zu der Zeit zur Verfügung stehen, wo man diese Stoffe verarbeitet und verbraucht. Erst durch Erschließung von Verkehrswegen wird die Ausbeutung natürlicher Reichtümer lohnend. Um eine Industrie zur Blüte zu bringen, bedarf es in vielen Fällen einer Auswahl unter menschlichen Arbeitskräften an einem geeigneten Standort des Gewerbes. Bevölkerungsanhäufungen in Großstädten waren vor dem Aufkommen der Eisenbahnen nur da möglich, wo Wasserstraßen zur Verfügung standen; heute existieren sie auch an Eisenbahnknotenpunkten.

Im allgemeinen wird durch Verbilligung und Beschleunigung des Verkehrs die Brauchbarkeit der Güter und damit der Reichtum der Gesamtheit unbedingt erhöht. Es muß aber zugegeben werden, daß durch Verkehrsfortschritte auch Bereicherungen einzelner wie z. B. Bodenwertsteigerungen, die nicht eine Reichtumsmehrung der Gesamtheit bedeuten, sich durchsetzen können.

3. Verbesserte und verbilligte Verkehrsmittel verschärfen den W e t t b e w e r b unter den Produzenten, sie wirken im Sinne der A u s l e s e der Tüchtigsten und der A u s m e r z u n g der Rückständigen. Nur bei hohen Frachten und unentwickeltem Nachrichtenwesen konnte — wie insbesondere Brentano gezeigt hat — die Herrschaft des Herkommens und der behördlichen Regelung der Preise und der Arbeitsbedingungen sowie der Technik sich jahrhundertelang erhalten. Noch im 16. Jahrhundert reagiert die alte zünftige Organisation erfolgreich gegen die ersten Versuche mit dem mechanischen Webstuhl. Man hat in Danzig damals die Erfindung und den Erfinder der „Bandmühle" vernichtet.

Die entscheidende Umwälzung vollzog sich nicht zuerst in der Produktionstechnik, sondern in der Verkehrstechnik. Der Verkehrsfortschritt erst schaffte Raum für den Geist der Neuerung, der — vom Streben nach größtmöglichem Gewinn getrieben — jede Kosten sparende Verbesserung begierig und erfolgreich verwirklichte. 1450 bis 1550 machen sich Fortschritte in der Schiffahrt ausschlaggebend geltend. In der Seeschiffahrt hatte sich die Kunst entwickelt, auch bei widrigem Wind ohne Verwendung von Rudermannschaften mit Segel und Steuer vorwärts zu kommen und sich auf hoher See zu orientieren. Die Fortschritte der Segelschiffahrt gestatten nunmehr Fahrten auf größte Entfernungen. Epochemachend sind die Fahrten, welche zur Entdeckung des Seeweges nach Ostindien und zur Entdeckung Amerikas führten. Zu den Fortschritten der Seeschiffahrt traten solche der Binnenschiffahrt. Seit Erfindung der Kammerschleuse gelingt es, Kanäle zu bauen, die über Wasserscheiden hinweg verschiedene Flußsysteme verbinden.

Ehe der Ingenieur der Produktionstechnik sich durchsetzen konnte, mußte zunächst der Ingenieur des Verkehrswesens die Welt revolutionieren. Einen Welthandel hatten schon das Altertum und das Mittelalter gekannt. Aber nur wertvolle und dauerbare Güter waren angesichts der Kosten und der Dauer der Transporte in älteren Zeiten auf große Entfernungen transportfähig gewesen, wie z. B. Bernstein, Spezereien, Salz, Wein, kostbare Gewebe und Schmucksachen. Solange die Transportschwierigkeiten einen Welthandel in wohlfeilen Massengütern verboten, hing der Handel auf große Entfernungen von der zahlungsfähigen Nachfrage einer kleinen Minderheit, im wesentlichen der weltlichen Großen und der Kirche, ab. Der Alltagsverbrauch der Massen mußte aus der Nähe gedeckt werden. Nur an Seeküsten war schon im Altertum auch Getreideeinfuhr aus fremden Ländern möglich.

Seit dem 16. Jahrhundert macht sich bereits im Transport zu Wasser eine solche Verbilligung geltend, daß nunmehr einzelne Bedarfsartikel der breiten Massen auf größere Entfernungen hin versandfähig werden. Man bemerkt Schwankungen der Nachfrage, Wechsel des Geschmacks der Käufer, Preisschwankungen, die nicht nur vom wechselnden Ausfall der Ernten bestimmt werden. Ein Druck des wohlfeileren Warenangebots aus der Fremde gegenüber den mit der herkömmlichen Produktionsmethode hergestellten Waren macht sich geltend. Eine Demokratisierung des Verbrauchs wird wahrgenommen. Bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts werden heftige Preisschwankungen bei wechselnder Nachfrage in Gewürzen und anderen Kolonialwaren beobachtet. Man beginnt, mit dem Wechsel der Konjunktur zu rechnen. Spekulanten nutzen bereits diese Preisschwankungen aus. Allmählich macht sich dann ein Wettbewerb in der Welt in gewerblichen Massenartikeln geltend. Unter dem Druck der Konkurrenz beginnt allmählich ein Streben nach wohlfeileren Kosten in der Erzeugung gewerblicher Produkte. Es bildet sich in stärkerem Maße das „Verlagssystem" mit Heimarbeit, später die Manufaktur und seit Mitte des 18. Jahrhunderts die mit mechanischer Kraft arbeitende moderne Fabrik heraus. Die gewaltigste wirtschaftliche und soziale Umwälzung folgt.

Im 19. Jahrhundert erfaßt die Weltkonkurrenz mit dem Aufkommen der Eisenbahnen, der Dapmfschiffahrt und der Vervollkommnung der Binnenschiffahrt auch die landwirtschaftlichen Produkte. Mit den Veränderungen der Verkehrsmittel ändert sich dann auch die Technik des Handels seit Mitte des 18. Jahrhunderts. Der Großhandel vermag Abschlüsse über Waren zu vollziehen, die nicht greifbar am Orte des Vertragsabschlusses bereitzuliegen brauchen. An Stelle des Handels nach Mustern entwickelt sich dann der börsenmäßige Warenhandel nach generell bestimmten Merkmalen. Die Wirkung der Umwandlung der Verkehrsmittel auf die Handelstechnik konnte ich seinerzeit in Nishny-Nowgorod beobachten. Als ich vor etwa 30 Jahren dort die Messe besuchte, sah ich noch Walzeisen verschiedener Formen auf der Messe gestapelt. Auf meine Frage, weshalb man denn die Ware in natura auf den Markt bringe, mit dem Risiko, Frachtspesen zu verlieren, wenn sich der Verkauf auf der Messe nicht ermöglichen lasse, wurde mir die Antwort, dies werde sich ändern, sobald man nicht mehr auf die nicht frostfreie Wasserstraße für den Versand aus den Produktionsstätten allein angewiesen sei und Eisenbahnen benutzen könne, die das ganze Jahr über den Transport gestatten. Aber nicht nur im Großhandel haben die Verkehrsfortschritte umwälzend gewirkt, sondern auch im Detailhandel. Die Ausbildung von Großbetriebsformen im Detailhandel ist ein Ergebnis der Verkehrsumwälzung; sie tritt nicht nur in den Warenhäusern, sondern auch in den großen Spezialbetrieben des Detailhandels entgegen; die Voraussetzung für letztere sind wiederum die durch Verkehrsfortschritte ermöglichten Menschenanhäufungen in den Großstädten.

Mit auffallender Regelmäßigkeit tritt uns angesichts der durch verbesserte Verkehrsmittel verschärften Konkurrenz und des unerbittlichen Ausleseprozesses ein Verlangen der Geschädigten entgegen, daß die staatliche Zollpolitik und Steuerpolitik zur Abwehr der Neuerungen einschreite. Und doch gibt es kein Mittel, auf die Dauer jene Unternehmer zu retten, welche sich nicht durch Fortschritte dem Wettbewerb anzupassen verstehen. Ueberall in der Welt siegt schließlich der Verkehrsfortschritt und dank dem Verkehrsfortschritt der leistungsfähigste Unternehmer. Die Erfolge des Ingenieurs im Verkehrswesen haben nachhaltig in der Welt die Wirtschaft revolutioniert, sie haben den wirtschaftlichen Kampf ums Dasein ausgelöst. Sie bedingen überall den Fortschritt in der Produktion und die modernen Kämpfe im Verteilungsprozeß und damit neue soziale Aufgaben.

Eisenbahn und Schiffahrt. Gedanken zur Güterverkehrswoche.

Von Spectator.

Zahlreich und dankenswert waren die Anregungen, die auf der jüngst in Düsseldorf und Köln abgehaltenen Güterverkehrswoche in technischer und verkehrswirtschaftlicher Beziehung den einschlägigen Fachkreisen geboten wurden. Daneben tauchte das alte und doch in seinen wechselnden Erscheinungsformen stets neue Thema „Eisenbahn und Schiffahrt" mehrfach auf, an dem ja nicht nur Fachkreise, sondern die weitesten Kreise, ja unsere gesamte Wirtschaft lebhaftestes Interesse haben.

Am letzten Tage der Güterverkehrswoche beteiligte sich an der Diskussion auch der bekannte Generaldirektor der Behala (Berliner Hafen- und Lagerhaus-Akt.-Ges.), Herr Ulderup, und machte eine recht beachtenswerte Bemerkung, indem er etwa sagte: „Was nützen die schönsten technischen Einrichtungen, wenn die Verkehrsströme nicht so laufen, daß diese technischen Werte zur Ausnutzung gelangen!" Die Worte bezogen sich zwar zunächst darauf, daß nach seiner Ansicht weniger Be-

dürfnis vorliege, daß die Technik Neues schaffe, als daß nach technischen Gesichtspunkten auf eine zielbewußte Verkehrsorganisation hingearbeitet werden solle, wobei er speziell die Berliner Verhältnisse im Auge hatte. Sein bekannter Weitblick in Verkehrs- und Wirtschaftsfragen hat damit aber einen wichtigen Punkt berührt, der nicht zuletzt auch wieder die Frage „Eisenbahn und Schiffahrt" betrifft. Denn diese Aeußerung ließe sich noch dahin erweitern: „Was nützen der Aufwand an technischem Fortschritt, an Kapital und Arbeit zur Ausgestaltung unserer Verkehrswege, der Transport- und Umschlagmittel, wenn über all dem so geschaffenen Reichtum nicht eine verkehrspolitisch leitende Hand ruht, die dafür zu sorgen vermag, daß alle diese Mittel so zur Verwendung gelangen, daß die notwendigen Leistungen mit dem geringsten Aufwand erzielt werden. Was nützt alles, wenn eines der beteiligten Verkehrsunternehmen glaubt, seine Tarifgewalt einseitig so verwerten zu dürfen, daß die wirtschaftlichen Leistungen anderer Verkehrsmittel erdrosselt werden, d. h. wenn die Reichsbahngesellschaft sich nicht nur im Besitz des Eisenbahnmonopols fühlt, sondern so verfährt, als ob sie daraus ein allgemeines Verkehrsmonopol machen dürfte." Dies ist eine Frage von so grundsätzlicher und allgemeiner Bedeutung, daß auch ein Außenstehender einmal zu Worte kommen darf.

Von Reichsbahnseite wird zwar wohl erwidert werden, daß sie einerseits durch die ihr im Londoner Abkommen auferlegten Verpflichtungen veranlaßt sei, in kaufmännischer Weise ihr Geschäft so ertragreich wie möglich zu gestalten, und daß sie andererseits ein allgemeines Verkehrsmonopol gar nicht beanspruche. Beides kann nicht ohne weiteres hingenommen werden.

Zunächst zur Eisenbahn als Kaufmann:

Die in die Gesellschaftsform übergeführte Reichsbahn unterscheidet sich, wenn sie auch „kaufmännisch" arbeiten soll, d. h. an die Stelle des Amtsschimmels eine „kaufmännische" Verwaltungstechnik setzen soll, immer noch ganz wesentlich von anderen kaufmännischen Unternehmungen; denn sie ist und bleibt ein öffentliches Unternehmen, das in Rücksicht auf seine Verpflichtungen der allgemeinen Wirtschaft gegenüber mit Monopolcharakter ausgestattet worden ist. Die Reichsbahn soll das Verfahren kaufmännischer Unternehmungen, insbesondere auf technisch-wirtschaftlichem Gebiete, sich zu eigen machen und auf diesem Wege zu einer Einschränkung ihrer Ausgaben gelangen. Wir sehen sie aber besondere Kraft darauf legen, auf dem Gebiete des Wettbewerbs einen geschäftstüchtigen Kaufmann zu spielen. Viele der in unaufhörlicher Folge erscheinenden neuen Tarife sind für gewisse Wirtschaftskreise durchaus willkommen. Einem unabhängig denkenden Volkswirt müssen aber doch auch gewichtige Bedenken auftreten. Sie gründen sich teils auf die Form der Tarife (ihre Anwendungsbedingungen), teils auf den Gegenstand der Tarife.

Es ist zwar zutreffend, daß bei Abschluß eines Geschäfts der Einzelpreis im allgemeinen um so billiger gestaltet werden kann, je größer der Umfang des Geschäfts ist. Nach diesem Rezept verfährt die Reichsbahn heute vielfach und gelangt dadurch zu den verschiedenartigsten Mengentarifen in einem früher unbekannten Umfange. Daß im Umschlagsverkehr Ermäßigungen gewährt werden, wenn die Binnenschiffahrt vermöge ihrer billigen Fracht der Reichsbahn bestimmte Mengen zur Weiterbeförderung bringt, ist bisher allerdings noch nicht vernommen worden. Ein solches Zusammenarbeiten zur Verkehrsbelebung scheint der Reichsbahn ferner zu liegen.

Die Reichsbahn scheint aber in der Abstellung ihrer Tarife auf besondere Geschäftsabschlüsse noch weiter gehen zu wollen. Denn wie man hört, ist schon an verschiedenen Plätzen durch ihre Werbeorgane an industrielle und städtische Unternehmungen herangetreten worden, um im Wettbewerb gegen andere Verkehrsunternehmungen Tarifbegünstigungen zu verabreden unter der Bedingung, daß die gesamten in Betracht kommenden Frachtmengen der Reichsbahn zur Beförderung übergeben werden. Hier dürfte sie wohl vergessen, was seinerzeit bei der Verstaatlichung der Privateisenbahnen in Preußen im Jahre 1879 in der Begründung des Gesetzentwurfes gesagt worden ist:

„Eine Regelung der Bedingungen und Voraussetzungen (nämlich für die Anwendung eines Ausnahmetarifs), durch welche die Transportvergünstigung anderen Transportinteressenten als demjenigen, welchem sie zunächst bewilligt wird, wenn auch nicht formell, doch tatsächlich verschlossen bliebe, würde prinzipell unstatthaft sein!"

Gegen die immer häufiger werdenden Mengentarife ist vor allem einzuwenden, daß die Reichsbahn durch ihre Anwendung von sich aus einen Einfluß auf die Gestaltung des Wirtschaftslebens nimmt, zu dem sie nicht berechtigt ist. Denn nicht jeder Versender ist in der Lage, die Mengenbedingungen zu erfüllen. Die Daseinsbedingungen werden für große Betriebe erleichtert, für kleinere — unter Umständen sogar durch gleichzeitige Verschärfung der Konkurrenz — noch mehr erschwert. Andererseits können die Mengenbedingungen dazu führen, daß zur Erlangung möglichst günstiger Transportbedingungen gleichartige Betriebe sich zusammenschließen, um große Transportmengen aufweisen zu können. Die Reichsbahn würde hierdurch einer solchen Bewegung in der Wirtschaft Vorschub leisten — und dies in einer Zeit, in der die Regierung sich die größte Mühe gibt, der Kartellierung entgegenzuarbeiten. Und einige werden doch immer übrig bleiben, die nicht in den Genuß von Rabatten gelangen können!

Der Warenpreisbildung werden die Mengentarife übrigens wenig oder gar nicht zugute kommen, da der Verkäufer nicht genau weiß, ob er die zum Rabatt berechtigende Menge tatsächlich erreichen wird. Er wird daher vorsichtshalber seinen Verkaufspreis ohne Rücksicht auf den allenfallsigen Nachlaß im Tarif berechnen müssen, jedenfalls diesen etwaigen Nachlaß nicht in voller Höhe einsetzen, hat doch der einzelne Empfänger keine Möglichkeit, auf Grund eines bestimmten Frachtsatzes (eines bestimmten Unterschieds der zeitigen Fracht gegenüber einer früheren) einen Preisnachlaß zu verlangen.

Auf diese Tarife in ihrem heutigen Umfang dürfte daher zutreffen, was die Gesetzesbegründung vom Jahre 1879 sagt: „Die Annahme, daß Frachtermäßigungen überall als erwünscht und zulässig anzusehen sind, wenn sie dem Interesse der Versender und dem Interesse der Eisenbahn zugleich entsprechen, darf in dieser Allgemeinheit als richtig nicht anerkannt werden."

Besonders beachtlich ist dabei noch, daß die Rabatte nicht etwa genau darauf abgestimmt sind, in welcher Höhe der Eisenbahn eine Verringerung ihrer Selbstkosten durch die Verfrachtung in größeren Mengen entsteht. Wäre dies der Fall, dann würde eine allgemeine Anwendung des Grundsatzes auf alle Waren und alle Verkehrsbeziehungen berechtigt und notwendig sein; ein allgemeiner wirtschaftlicher Nutzen für die Produzenten und für die Eisenbahn würde sich ergeben. Die gleichmäßige Gerechtigkeit gegenüber allen Verfrachtern wäre damit wenigstens wiederhergestellt, wenn auch die oben erwähnten bedauerlichen Rückwirkungen auf die kleineren Betriebe oder der Antrieb zum Zusammenschluß noch immer übrig blieben.

Eine besondere Rolle spielen unter den Ausnahmetarifen die Seehafen- und Durchfuhrtarife. Es soll hier nicht bestritten werden, daß die Seehafentarifpolitik in der Zeit vor dem Kriege für die deutsche Wirtschaft, wie insbesondere für die Seehäfen selbst, von großer Bedeutung war, und daß die Wiederanwendung solcher Tarife im ganzen zu begrüßen ist. Es soll hier auch nicht die in der Presse viel behandelte Tatsache wiederholt werden, daß die früheren Seehafentarife so abgestellt waren, daß z. B. der Rheinschiffahrt immer noch ein Betätigungsfeld blieb. Denn gegenüber dem damals geltenden Kilometer-Tarifsystem warf der Wassertransport nach den belgischen und holländischen Häfen dem Versender immer noch große Frachtvorteile ab, während der heutige Staffeltarif das Verhältnis zu Ungunsten der Schiffahrt nicht nur stark verschoben, sondern in vielen Verkehrsbeziehungen ihre Wettbewerbsfähigkeit, d. h. die Heranziehung des Wasserweges zur Verbilligung der Gesamtfracht, ausgeschlossen hat, obwohl der Wasserweg an sich viel billiger ist als der Schienenweg. Darüber ließe sich vieles sagen und ist schon viel geschrieben worden.

Hier soll aber darauf hingewiesen werden, daß die gegenwärtige Seehafentarifpolitik nicht nur vom Interesse der Seehäfen beeinflußt ist, sondern besonders stark von dem neueren Gesichtspunkt, Frachten von den Wasserwegen auf die Eisenbahn abzuziehen und sie auf möglichst langen Wegen nach Bremen und Hamburg zu leiten, auch aus Gebieten, die zum natürlichen Hinterland dieser Häfen nicht gerechnet werden können. Wir sehen die Eisenbahn dabei Tarifermäßigungen in Ansatz bringen, die um so größer werden, je mehr die Produktionsorte im Bereich der Rheinschiffahrt liegen. Für das Kölner Gebiet werden z. B. oft 50 %, für Frankfurt a. M. 30 % Ermäßigung gewährt, während für andere Gebiete im gleichen Falle nur 20 % und weniger gewährt werden, da diesen ohnehin nicht gut anderes übrig bleibt, als ihre Exportgüter nach Bremen oder Hamburg zu verfrachten.

Dieses Verfahren deutet in der Tat auf eine Auffassung hin, daß die Eisenbahn — „koste es, was es wolle" — alle Güter an sich heranzuziehen habe.

Nur wenn man all diese Erscheinungen in der Tarifgebarung der Reichsbahn als ein Ganzes überblickt, ist die Gefahr zu vermeiden, daß man durch die einseitig „kaufmännischen Interessen" der Eisenbahn sich über das Ungesunde dieses Verfahrens für die Gesamtwirtschaft hinwegtäuschen läßt. Denn die Erweiterung dieses Tarifsystems muß dazu führen, daß mehr und mehr die Landesteile und Verkehrsbeziehungen, an denen die Eisenbahn ein geringeres „kaufmännisches Interesse" hat, in den Hintergrund treten. Ministerialrat Dr. Tecklenburg hat in seinem vorzüglichen Vortrag auf der Güterverkehrswoche überaus anschaulich dargelegt, daß die Eisenbahntarife ganz anders aussehen müßten, wenn sie in einem festen Verhältnis zu den jeweiligen Selbstkosten der Transportleistung stehen sollten. Er führte aus, daß dies nicht der Fall sei und nicht der Fall sein könne, da die Gesamtwirtschaft erfordere, daß gewisse Güter, vor allem die Rohstoffe, möglichst billig befördert werden, während dafür hochwertige Güter zu teureren Tarifen befördert werden müssen und dies auch ertragen können. Groß ist dabei der Spielraum, die Festsetzung im einzelnen ist letzten Endes willkürlich, wenn auch praktisch durch die erfahrungs- und schätzungsgemäße Tragfähigkeit der einzelnen Güter bedingt.

Wenn also die kaufmännischen Absichten der Reichsbahn sich so auswirken, daß fallweise nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen, etwa gar kleine Versendergruppen oder auf die Menge abgestellt, Ermäßigungen gewährt werden, so führt das ganz unmittelbar zu einer Benachteiligung der in der Produktion ungünstiger gestellten Gebiete und Betriebe. Das sollte doch zu denken geben! Denn dieses System muß, auf die Spitze getrieben, dazu führen, daß die Reichsbahn, ganz entgegen ihrer volkswirtschaftlichen Aufgabe, ganz entgegen ihrer aus der Monopolstellung sich ergebenden Verpflichtungen, dazu gelangt, die einträglichen Verkehrsbeziehungen zu pflegen, während die schwerer erreichbaren, abseits liegenden Gebiete verhältnismäßig immer teurer und schlechter bedient werden, bis es zu Betriebseinstellungen der weniger rentablen Strecken kommt.

In der Aera der preußischen Privatbahnen war die Rentabilität der einzelnen Bahnen naturgemäß je nach ihrer Lage zu den mehr oder weniger Verkehr bringenden Produktionsgebieten eine sehr verschiedene. Die daraus hervorgehende verschiedene finanzielle Lage ergab trotz des Aufsichtsrechts der Regierung eine Verschiedenartigkeit der Tarife, die als eine ungesunde Erscheinung bitter beklagt wurde. Sie hat wesentlich dazu beigetragen, die Verstaatlichung vorzunehmen, um Landesteile, die auf die Transportvermittlung durch finanziell ungünstiger situierte Eisenbahnen angewiesen waren, nicht in ungerechter Weise zu benachteiligen und in ihrer Entwicklung zu hemmen. In dieser Beziehung schreitet also die Reichsbahn heute nicht vorwärts, sondern rückwärts! Sie vergißt die Pflichten, die sich aus der Uebertragung des Monopols zum Betriebe eines einheitlichen Netzes ergeben.

Wenn die Reichsbahn in richtiger Durchforschung der Betriebsvorgänge als Kaufmann dazu kommt, sich in der Tarifbildung etwas mehr einem auf den Selbstkosten aufgebauten System zu nähern, so kann das in gewissem Grade durchaus als ein Fortschritt begrüßt werden. Wenn sie sich unter Berücksichtigung der Selbstkosten imstande sieht, hierfür Tarifnachlässe zu gewähren, und zur Steigerung ihrer Einnahmen den Verkehr beleben will, so muß dies aber in einer der Allgemeinheit gleichmäßig zugute kommenden Weise geschehen.

(Schluß folgt.)

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925.

Der Artikel 97 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 übertrug dem Reiche die Aufgabe, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Der Artikel bestimmt weiter, daß das Reich mit dem Uebergang der Wasserstraßen die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei erhält und daß bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind.

In einem zwischen der Reichsregierung und den Regierungen der beteiligten Länder geschlossenen Staatsvertrage vom 31. März bis 26. September 1921 wurde des näheren festgesetzt, daß auf das Reich mit Wirkung vom 1. April 1921 übergehen:

a) die in der Anlage A zum Staatsvertrage aufgeführten Binnenwasserstraßen sowie die Seewasserstraßen der Länder;
b) die zur Erhaltung ds Fahrwassers dienenden Anlagen der Länder an den Seeküsten und auf den Meeresinseln;
c) die Seezeichen der Länder und das Lotsenwesen mit Ausnahme des Hafenlotsenwesens,

und zwar mit allen Bestandteilen und allem für die Verwaltung erforderlichen Zubehör, einschließlich der Schutz- und Sicherheitshäfen,

daß aber den Ländern verbleiben

die Brücken und Fähren an den natürlichen Wasserstraßen sowie Jagdberechtigung und das Fährregal, die staatlichen Fischereien an den natürlichen Wasserstraßen und deren kanalisierten Strecken, ferner an den Haffen, Seen und seeartigen Erweiterungen von Wasserstraßen das Recht der Rohr-, Schilf- und Weidennutzung sowie mit gewissen Einschränkungen alle anderen Nutzungen.

Zur Verwaltung der an das Reich übergegangenen Wasserstraßen und sonstigen Belange sind beim Reichsverkehrsministerium Wasserstraßenabteilungen eingerichtet. In den mittleren und unteren Instanzen wird z. Zt. die Reichswasserstraßenverwaltung mit vereinzelten Ausnahmen, in denen Reichsbehörden tätig sind, von Behörden der Länder wahrgenommen, die teils bereits vorhanden waren, teils neu geschaffen sind.

Die auf Grund der 'Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925" (Reichsgesetzblatt Teil II Seite 5) gebildeten Bezirkswasserstraßenbeiräte sind in der letzten Zeit zu ihren ersten Sitzungen zusammengetreten. Die bei dieser Gelegenheit von der Reichswasserstraßenverwaltung erstatteten Berichte über ihre Tätigkeit seit dem Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich sind im folgenden zu einer Gesamtdarstellung verarbeitet, der in Anbetracht der Autentität, Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit des Materials das Interesse weiter an der Binnenschiffahrt interessierter Kreise entgegengebracht werden dürfte.

I.

Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltungen in Ost- und Westpreußen.

Zur Verwaltung der an das Reich übergegangenen Wasserstraßen wurde als Provinzialstelle für Ostpreußen durch Beschluß des Preußischen Staatsministeriums vom 7. Juli 1922 die Wasserbaudirektion beim Oberpräsidium in Königsberg errichtet, die am 1. August 1922 in Wirksamkeit trat. Sie bearbeitet als Dienststelle der Reichswasserstraßenverwaltung die sämtlichen Belange des Reiches nach den Weisungen des Reichsverkehrsministeriums und gleichzeitig als preußische Behörde die bei Preußen verbliebenen Belange an den auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen und der bei Preußen verbliebenen Wasserstraßen erster Ordnung, soweit sie nicht anderen Provinzialstellen unterstellt sind, nach den Weisungen der zuständigen preußischen Minister.

Hieraus und aus den jetzigen Grenzen Ostpreußens ergibt sich das Zuständigkeitsgebiet der Wasserbaudirektion. Innerhalb dieses Gebiets hat sie die Aufsicht über die zuvor verschiedenen Mittelbehörden unterstellt gewesenen örtlichen Bauämter übernommen, und zwar

das Hafenbauamt in Pillau,
die Wasserbauämter in Labiau und Tapiau,
das Maschinenbauamt in Königsberg,
die inzwischen aufgelöste Oberbauleitung für den masurischen Kanal in Insterburg, mit den Bauämtern I und II und
das Bauamt für den Pregelausbau,
die Wasserbauämter in Elbing, Marienburg und Tilsit.

Um eine Verwaltung der Grenzströme nach gemeinsamen Grundsätzen zu gewährleisten, wurde am 23. März 1921 zwischen Preußen und dem Memelgebiet ein Abkommen getroffen, in dem die Unterhaltung und der Ausbau, die anzuwendenden Gesetze und Polizeiverordnungen, der Hochwasser- und Eiswachtdienst, der Fährbetrieb, die Pegelbeobachtungen usw. geregelt worden sind. Die im Abkommen vorgesehenen gemeinsamen Frühjahrs- und Herbststromschauen haben das gedeihliche Zusammenarbeiten wesentlich gefördert.

Erwähnt sei, daß Verhandlungen darüber im Gange sind, den der Stadt Elbing gehörigen Kraffohlkanal, das ist die Verbindung des Elbingflusses mit der Nogat, auf das Reich zu übernehmen. Der hierüber mit der Stadt Elbing vereinbarte Vertragsentwurf liegt den beteiligten Ministerien zur Genehmigung vor.

A.

Bauliche Maßnahmen.

Eine der wichtigsten Aufgaben, vor die sich die Reichswasserstraßenverwaltung gestellt sah, bestand darin, die während des Krieges und der ersten Nachkriegsjahre an den Wasserstraßen des Bezirks und an deren Nebenanlagen entstandenen Schäden zu beseitigen. War es doch infolge der knappen Geldmittel, des Mangels an Arbeitskräften, der Rationierung der Kohlen usw. nicht möglich gewesen, die vorgeschriebene Solltiefe der Schiffahrtstraßen, insbesondere der durch das Frische Haff führenden, zu erhalten und von den vielerlei Bauwerken einen gewissen Verfall abzuwenden.

Wiederherstellung der Fahrwassertiefen.

Um Handel und Wandel zu beleben, war es daher ein dringendes Bedürfnis, die Wasserstraßen wieder auf die Tiefen und damit auf die Leistungsfähigkeit zu bringen, die sie vor dem Kriege besaßen.

Dem Wasserbauamt Elbing war es erst im Jahre 1922 möglich, mit einem größeren Baggerpark an die Beseitigung der Verflachung des Elbinger Fahrwassers heranzutreten, und erst gegen Ende des Jahres 1923 gelang es, die Solltiefe von 3,20 m auf der ganzen Länge der Fahrstraße wiederherzustellen. Der bei den Baggerarbeiten gewonnene Schlickboden wurde neben der Mündung des Elbingflusses aufgespült und dadurch eine große Fläche wertvollen Neulands gewonnen.

Im Königsberger Seekanal, in dieser wichtigsten aller Wasserstraßen Ostpreußens, konnten die Räumungsbaggerungen bereits im Jahre 1921 in beschränktem Umfange aufgenommen werden, doch gelang es erst im Laufe des Jahres 1923, das Sollprofil mit 6,5 m Wassertiefe durchweg wiederherzustellen.

Von den Binnenwasserstraßen war der Pregel oberhalb Königsbergs an mehreren Stellen verflacht; auch hier ist der Vorkriegszustand wiederhergestellt. An den übrigen Fluß- und Kanalstrecken war eine Erhaltung der Solltiefe ohne wesentliche Ueberschreitung der normalen Baggertätigkeit möglich.

Instandsetzung der Bauwerke.

Daneben galt es, die Strombauwerke und sonstigen Kunstbauten wieder instandzusetzen. Die hier geleisteten Arbeiten waren zum Teil recht umfangreich, doch dürfte sich eine ins einzelne gehende Darstellung derselben erübrigen. An größeren Ausführungen seien nur genannt:

1. Außerordentliche Sicherungsnaßnahmen an der Süder- und Nordermole in Pillau.

Der Südermolenkopf in Pillau befand sich im Jahre 1921 infolge starker Beschädigungen durch die Stürme

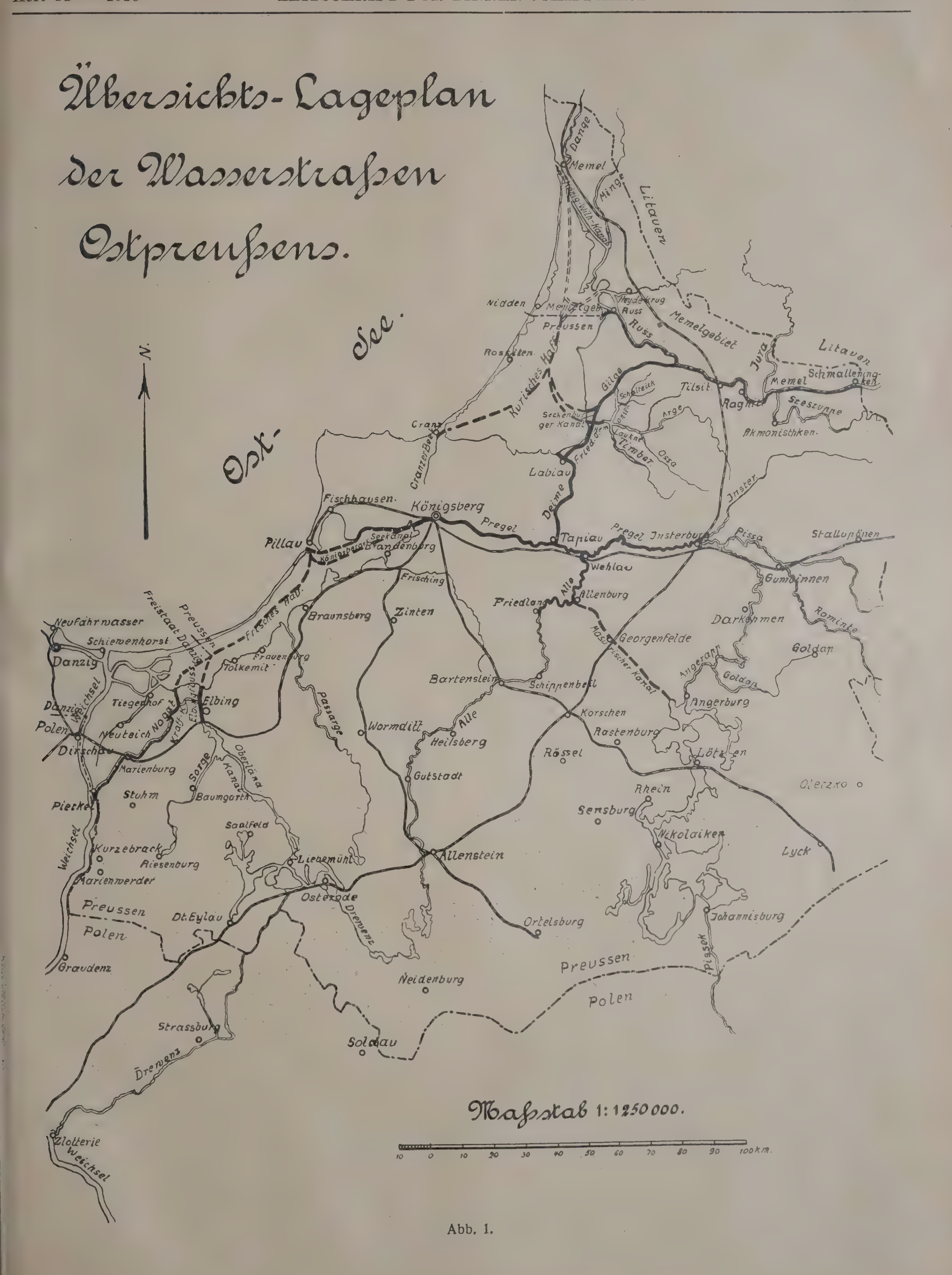

Übersichts-Lageplan
der Wasserstraßen
Ostpreußens.
Ost-
See.
N.
Memel
Dange
Minge
Litauen
Nidden
Memelgebiet
Preussen
Heydekrug
Russ
Rossitten
Kurisches Haff
Cranz
Cranzer Beek
Gilge
Tilsit
Ragnit
Memel
Schmalleningken
Seeszupne
Akmonisthken.
Seckenburger Kanal
Timber
Arge
Ossa
Labiau
Deime
Fischhausen.
Königsberg
Pregel
Pillau
Seekanal
Königsberger
Brandenburg
Tapiau
Insterburg
Inster
Pissa
Stallupönen
Wehlau
Gumbinnen
Frisching
Friedland
Alle
Allenburg
Braunsberg
Zinten
Darkehmen
Rominte
Goldap
Georgenfelde
Masurischer Kanal
Angerapp
Angerburg
Neufährwasser
Schiewenhorst
Danzig
Freistaat Danzig
Preussen
Frisches Haff
Frauenburg
Tolkemit
Bartenstein
Schippenbeil
Tiegenhof
Elbing
Nogat
Weichsel
Polen
Neuteich
Dirschau
Passarge
Wormditt
Heilsberg
Korschen
Rastenburg
Rössel
Lötzen
Marienburg
Oberländ. Kanal
Sorge
Gutstadt
Stuhm
Baumgarth
Pieckel
Rhein
Sensburg
Nikolaiken
Saalfeld
Kurzebrack
Riesenburg
Marienwerder
Liebemühl
Allenstein
Lyck
Osterode
Drewenz
Ortelsburg
Johannisburg
Preussen
Polen
Dt. Eylau
Graudenz
Neidenburg
Pissek
Strassburg
Soldau
Drewenz
Zlotterie
Weichsel
Maßstab 1:1250000.
10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 km.

Abb. 1.

der voraufgegangenen Jahre in einem derartig bedenklichen Zustand, daß umfassende Sicherungsarbeiten unaufschiebbar waren; die Schäden wurden durch Ausfüllen der Lücken und Hohlräume im Mauerkörper mittels Betons, durch Herstellung eines großen Betonblocks vor dem Kopf und durch Ergänzen der Steinvorlage behoben. Besonders ernste Beschädigungen wies der Molenkörper selbst auf. Auf der Seetiefseite hatte sich auf größerer Länge eine erhebliche Vertiefung herausgebildet. Infolgedessen waren zahlreiche Wandpfähle gebrochen und durch den Seegang weggeschlagen worden, so daß die Füllsteine des Molenunterbaues aus den entstandenen Lücken herausfielen und ein Absacken und Zerreißen der Molenübermauerung eintrat. Um einem weiteren folgenschweren Umsichgreifen der Zerstörung vorzubeugen, mußte unverzüglich mit Sicherungsmaßnahmen vorgegangen werden, die in dem Einrammen einer zweiten Pfahlwand auf der Tiefseite, dem Abbruch des Molenmauerwerks, dem Einbau neuer Anker zur Verbindung der Pfahlwände miteinander, der Ausfüllung der Hohlräume in der Steinschüttung des Molenunterbaues, dem Wiederaufbau des Molenmauerwerks, dem Verlegen von Sinkstücken auf der Tief- und Seeseite der Mole bestehen. Die Sicherungsarbeiten sind zur Zeit noch im Gange.

Auch der Nordermolenkopf hat umfangreiche und kostspielige Sicherungsmaßnahmen erfordert. Bereits im Herbst 1921 waren mehrere der das Bankett umschließenden eisernen Röhrenpfähle fortgeschlagen worden. Die schweren Stürme des folgenden Winters hatten die Schäden durch Wegnahme weiterer Pfähle erheblich vergrößert. Die angestellten Untersuchungen ergaben, daß die noch vorhandenen Pfähle fast gänzlich durchgerostet waren. Infolgedessen mußte an einen vollständigen Ersatz der Umschließungspfähle des Banketts herangegangen werden, der teils durch Aufständerung der erhaltengebliebenen Pfahlstümpfe, teils durch Einbringung ganzer Pfähle herbeigeführt wurde. Zur weiteren Sicherung des Kopfes wurden vor demselben fünf große Betonblöcke hergestellt und Sinkstücke verlegt. Die Sicherungsarbeiten sind im wesentlichen beendet.

2. Sicherung des Haffufers bei Neutief.

Das schon seit Jahren im Abbruch befindliche Haffufer der Frischen Nehrung zwischen dem Pillauer Seetief und dem Dorfe Neutief ist während des stürmischen Winters 1921/1922 ganz außerordentlich in Mitleidenschaft gezogen worden. Die entstandene starke Verwilderung des Ufergeländes konnte an dieser wichtigen Uebergangsstelle des Seetiefs zum Haff umsoweniger geduldet werden, als die dort befindlichen, für die Unterhaltungsarbeiten an den Hafenanlagen, besonders an der Südermole, unentbehrlichen Lösch- und Ladebrücken und Lagerplätze durch Hinterspülung bedroht waren. Die im Abbruch befindliche Uferstrecke ist daher durch ein schweres Steindeckwerk gesichert worden.

3. Arbeiten am Einlaßbauwerk Montauerspitze.

Die während des Krieges aus gebotener Eile zu dem Bauwerke verwendeten Verblendsteine haben sich als wenig wetterfest erwiesen; sie zerfrieren während des Winters und müssen fortlaufend auf größeren Flächen ausgewechselt werden. Eine Behinderung der Schiffahrt findet durch diese Arbeiten nicht statt.

In neuerer Zeit hat sich noch ein weiterer Mangel des Bauwerkes herausgestellt. Das Frühjahrshochwasser des Jahres 1924 hat alle bisherigen Hochwässer weit übertroffen und damit die sich auf letztere stützenden Annahmen und Berechnungen des nach der Abschließung der Nogat bei Montauerspitze daselbst zu erwartenden höchsten Wasserstandes hinfällig gemacht. So kam es, daß das Oberwasser die Plattform der Einlaßschützen überstieg und durch die Schützschächte nach dem Unterwasser hin überströmte. Die baulichen Veränderungen zur Verhütung einer Wiederholung dieses Vorfalles sind im Jahre 1924 durchgeführt worden.

Ausbau der Wasserstraßen.

Ein weiterer wesentlicher Teil der Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung bestand darin, neben der ordnungsmäßigen Unterhaltung der Wasserstraßen durch deren weiteren Ausbau die vorhandenen Schiffahrtswege zu verbessern und neue Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen.

1. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im Elbingfluß und im Elbinger Fahrwasser.

Im Elbingfluß wurden im Jahre 1922 die Reste der Insel bei km 11,5 beseitigt, der Durchstich unterhalb der Abzweigung des Kraffohlkanals im Frühjahr 1923 dem Verkehr übergeben und schließlich im Jahre 1924 der die Schiffahrt stark behindernde Ufervorsprung am Bollwerkskrug bei km 13 beseitigt.

Sowohl von der Stadt Elbing als auch von der Vertretung des Handels und der Industrie war der Wunsch ausgesprochen worden, die Fahrrinne durch das Haff möchte von 3,20 m auf 4 m vertieft werden. In voller Würdigung der von diesen Stellen vorgetragenen Gründe, deren Wiedergabe hier zu weit führen würde, beschloß die Reichswasserstraßenverwaltung, im Zuge des Elbinger Fahrwassers zunächst eine 500 m lange Probestrecke auf 4.20 m Tiefe auszuheben, um an dieser im Hinblick auf die als Folge der Vertiefung zu erwartenden erheblichen Steigerung der Unterhaltungskosten die Höhe der Verschlickung der vertieften Rinne festzustellen. Die im Jahre 1924 — 7½ Monate nach der Fertigstellung der Probestrecke — vorgenommenen Peilungen ergaben ein unerwartet ungünstiges Resultat. Es mußte daraus gefolgert werden, daß sich die Unterhaltung des auf 4 m vertieften Fahrwassers mit dem zur Verfügung stehenden alten Eimerbaggergerät aus wirtschaftlichen Gründen nicht würde durchführen lassen. Die Untersuchungen erstrecken sich daher zur Zeit darauf, ob durch Verwendung von neuzeitlichen Saugebaggern, System Frühling, die Vertiefung der Fahrrinne auf 4 m vom wirtschaftlichen Standpunkte aus vertretbar sein würde. Der Abschluß dieser Untersuchungen ist vor Ablauf des Jahres 1926 nicht zu erwarten.

2. Erweiterung des Königsberger Seekanals.

Der in den Jahren 1889 bis 1901 hergestellte Königsberger Seekanal hat schon vor Ausbruch des Krieges den Bedürfnissen der Seeschiffahrt nicht mehr voll genügt, weil seine Fahrrinne im allgemeinen nur einschiffig ist, nur eine nutzbare Tiefe von 6 m hat und mangels einer Befeuerung während der Nachtzeit nicht befahren werden kann. Zur Beseitigung dieser Mängel und um den für das Wirtschaftsleben der gesamten Provinz Ostpreußens und ihres Hinterlandes besonders wichtigen Handelsplatz Königsberg wettbewerbsfähig zu erhalten, war es notwendig, alsbald nach Beendigung des Weltkrieges im Anschluß an die von der Stadt Königsberg inzwischen zum größten Teile durchgeführte Herstellung eines Handels- und Industriehafens die Vertiefung des Königsberger Seekanals auf 8 m und eine entsprechende Verbreiterung sowie seine Befeuerung in Angriff zu nehmen. Der hierfür aufgestellte Kostenüberschlag vom 31. Juli 1917 schloß mit 14,2 Millionen ab.

Angesichts der durch die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten erheblichen Erhöhung der tatsächlichen Ausführungskosten gegenüber der vorerwähnten Anschlagssumme sowie namentlich wegen der schwierigen Finanzlage des Reiches wurde es nötig, die an Han-

del und Schiffahrt beteiligten Kreise zu den Kosten des Seekanalbaues mit heranzuziehen. Zu diesem Zweck haben sich im Jahre 1924 der Provinzialverband Ostpreußen, die Stadt Königsberg und die Industrie- und Handelskammer in Königsberg zu einer „Gesellschaft zum Ausbau des Königsberger Seekanals“ vereinigt. Dieser Gesellschaft gegenüber hat sich das Reich zum Ausbau der Wasserstraße zwischen Königsberg und der Ostsee verpflichtet. Das Unternehmen umfaßt die Vertiefung, Verbreiterung und Befeuerung der Schiffahrtsstraße von Pillau bis zur neuen Eisenbahnbrücke in Königsberg, also einschließlich der Herstellung des Pregeldurchstiches bei Cosse. Die Dauer der Gesamtbauausführung ist auf 6 Jahre ab 1. April 1924 vorgesehen. Von den Kosten des Erweiterungsbaues, die im Jahre 1924 neu auf insgesamt 18 Millionen Reichsmark ermittelt worden sind, trägt die Gesellschaft 4½ Millionen Reichsmark und bei einer Ueberschreitung des Anschlages noch ¼ der Mehrkosten. Während der Bauzeit wird die Unterhaltung der Fahrtiefe für Rechnung des Baufonds ausgeführt. Vom 4. Baujahre ab gewährt jedoch das Reich hierfür einen Zuschuß von jährlich 400 000 Reichsmark, welcher Betrag erfahrungsgemäß früher für die Unterhaltung aufgewendet worden ist. Das Reich hat ferner die Befahrungsabgaben auf dem Königsberger Seekanal mit Wirkung vom 1. April 1924 aufgehoben und die Gesellschaft ermächtigt, von diesem Zeitpunkt ab unter der Tarifhoheit des Reiches selbst eine Befahrungsabgabe solange zu erheben, bis aus deren Einnahmen Verzinsung und Tilgung der von der Gesellschaft für den Erweiterungsbau aufgenommenen Darlehen gedeckt sind.

Die Kanalerweiterungsarbeiten bestehen im wesentlichen in Baggerungen nebst Abfuhr, Aufspülen und Festlegen der gewonnenen Bodenmassen, durch die gleichzeitig umfangreiche Ländereien für landwirtschaftliche Nutzungen gewonnen werden. Es ist beabsichtigt, die Arbeiten zu etwa ⅔ im Eigenbetriebe des Reichs mit den vorhandenen Geräten und zu etwa ⅓ im Unternehmerbetriebe auszuführen. Die Arbeiten sind, abgesehen von der bereits im Jahre 1923 begonnenen Verbreiterung in den Krümmungen, im Jahre 1924 durch das Hafenbauamt Pillau in Angriff genommen worden. Mit Beginn des Rechnungsjahres 1925 haben auch die Unternehmerarbeiten eingesetzt.

3. Ausbau der Gilgemündung.

Die zunehmende Versandung vor und in der Gilgemündung, die den Abfluß des Hochwassers, den Abgang des Eises und das Befahren der Mündungsstrecke mit Fischereifahrzeugen stark behinderte, zwang zur Vornahme größerer Arbeiten.

Es wurden vorgesehen:

1. die Ausbesserung und Sicherung der stark verfallenden Gilgemole,
2. die Absperrung der Uschkull unter Herstellung einer Umgehungskahnfahrt,
3. die Regulierung der Mündungsstrecke.

Bald nach Beendigung der Sicherungs- und Ausbesserungsarbeiten an der Mole stellte sich vor der Gilgemündung die angestrebte Mindesttiefe ein, sodaß schon durch diese Maßnahme ein guter Erfolg erzielt worden ist.

Im Jahre 1924 wurde die Uschkull, ein am linken Ufer der Gilge kurz vor ihrer Einmündung in das Kurische Haff abzweigender Nebenarm, kupiert. Dieser Mündungsarm entzog dem Gilgefluß einen so erheblichen Teil seiner Wassermenge, daß der Rest zur Weiterführung der Sinkstoffe nicht ausreichte. Da die Uschkull von Keitel- und Timberkähnen befahren wurde, mußte zur Erhaltung dieses Wasserweges eine besondere Kahnfahrt zwischen der Gilge und dem abgeschnittenen Teil der Uschkull hergestellt werden. Die Arbeiten sind zum größten Teil beendet, auch ist mit der zur Schaffung und Erhaltung eines geregelten Wasserabflusses in der Gilgemündung erforderlichen Ausführung der geplanten dritten Maßnahme, der Regulierung der Gilgemündung, im März 1925 begonnen worden.

4. Ausbau des Oberpregels.

Um die Schiffahrtverhältnisse auf dem Oberpregel, die durch die im Jahre 1886 erfolgte Beseitigung der alten Stau- und Schleusenanlage bei Gr. Bubainen verschlechtert waren, zu verbessern, wurde im Jahre 1921 mit der Kanalisierung der Strecke Insterburg—Gr. Bubainen begonnen. Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Bau eines etwa 4 km langen Stichkanals von Insterburg bis Gaitzuhnen, der hier durch eine Kammerschleuse mit dem Pregel in Verbindung steht, die Herstellung einiger Durchstiche unterhalb Gaitzuhnen zur Abschneidung allzuscharfer Krümmungen und den Bau einer weiteren Staustufe, die ursprünglich bei Gr. Bubainen geplant war, auf Grund späterer Untersuchungen aber etwa 3 km weiter stromab nach Schwägerau verlegt wurde. Fertiggestellt sind von diesem Bauvorhaben bis jetzt die Durchstiche, die Speisungsanlage in Insterburg für den Stichkanal und zwei Brücken über denselben; zum größten Teil beendet ist die Herstellung des Stichkanals selbst und der Schleuse bei Gaitzuhnen. Mit dem Bau der Staustufe Schwägerau wurde im Jahre 1924 begonnen. Die Baukosten für den Ausbau des Oberpregels werden je zur Hälfte vom Reiche und von Preußen getragen.

Nach Fertigstellung der Arbeiten finden die Schiffe oberhalb Schwägerau überall eine Mindestwassertiefe von 1,5 m bei 12,4 m Sohlenbreite vor. Am oberen Ende des Stichkanals wird von der Stadt Insterburg ein Hafen mit Gleisanschluß gebaut.

5. Bau des Masurischen Kanals.

Der auf Grund des Preußischen Gesetzes vom 14. Mai 1908 begonnene Bau des Masurischen Kanals wurde mit den durch den Krieg und seine Folgen bedingten Verzögerungen und Unterbrechungen bis zum Dezember 1922 fortgeführt. In die Baukosten teilten sich Reich und Preußen seit dem 1. April 1921 zu gleichen Teilen. Infolge der schlechten Finanzlage war es dem Reiche und Preußen nicht möglich, neben den großen Zuschüssen zum Ausbau des Ostpreußenwerks, zum Königsberger Hafenbau und den Kosten, die für den Umbau der Bahnhofsanlagen in Königsberg und für den Seekanal zu erwarten waren, weitere Mittel für diesen Kanalbau bereitzustellen. Es wurde daher am 19. Dezember 1922 die Einstellung der Arbeiten angeordnet; nur verhältnismäßig geringfügige und unbedingt notwendige Restarbeiten wurden seitdem noch ausgeführt.

Vollständig fertiggestellt sind das Kanalbett auf etwa 20 km Länge, die Mündungsschleuse bei Allenburg sowie die Sicherungsbauten und Molen an den Kanalmündungen. Auf den übrigen Strecken sind umfangreiche Teilausführungen, besonders auf den schwierigen Faulschwamm- und Torfstrecken, erfolgt. Fertiggestellt sind des weiteren von den im ganzen erforderlichen 40 Brücken 37 und größtenteils auch die durch diese Bauwerke bedingten Verlegungen der anschließenden Wegestrecken, ferner die dem Interesse der Landeskultur und der Vorflut dienenden Anlagen mit wenigen durch den unfertigen Zustand der Erdarbeiten bedingten Ausnahmen sowie endlich die für den künftigen Schleusenbetrieb und die Unterhaltung und Ueberwachung der Anlagen erforderlichen Dienstgehöfte und Arbeiterwohnhäuser.

Die fertiggestellten Anlagen werden, um eine etwaige spätere Fortführung und Vollendung des Kanals nicht noch unnötig zu erschweren, ordnungsmäßig unterhalten. Die Kosten dieser Bauunterhaltung tragen das Reich und Preußen je zu gleichen Teilen.

6. Neben diesen größeren Unternehmungen steht eine Reihe kleinerer Ausbauarbeiten von mehr lokaler Bedeutung:

Die Ufer des Pregels, der Alle und der Deime wurden an verschiedenen Stellen ausgebaut und reguliert, im Skirwieth wurden 2 Deckwerke vor dem Dorfe Skirwieth, im Memelstrom oberhalb der Kummabucht ein weiteres umfangreiches Deckwerk hergestellt. Die scharfe, der Schiffahrt hinderliche Krümmung bei km 1 des Gr. Friedrichsgrabens wurde durch Herstellung eines Durchstichs beseitigt.

B.

Tarifpolitik.

Die von Preußen übernommenen Abgabentarife wurden während der Inflationszeit zunächst durch Festsetzung prozentualer Zuschläge, später durch Erstellung in gleitender Form unter Zugrundelegung der Lebenshaltungsteuerungsziffer für Königsberg, der Geldentwertung angepaßt. Der Tarif für den Kraffohlkanal ist mit dem Tarif für den Elbingfluß und das Elbinger Fahrwasser Ende des Jahres 1922 vereinigt worden, da die Uebernahme des Kanals von der Stadt Elbing auf das Reich beabsichtigt ist. Der einheitliche Tarif erschien zweckmäßig, weil die beiden nach Elbing führenden Wasserstraßen nach den gleichen Sätzen zu den Schiffahrtabgaben heranzuziehen sind. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung sind die Tarife auf Reichsmark umgestellt worden, und zwar im allgemeinen unter Wiedereinführung der Vorkriegsabgabensätze, obgleich die Kaufkraft des Goldes nach dem Kriege wesentlich geringer geworden ist.

Außer den Abgaben für einige auf das Reich übergegangene Verkehrsanstalten werden zu Gunsten des Reiches Schiffahrtabgaben erhoben:

1. auf den Wasserstraßen zwischen Pregel und Memel,
2. auf der Alle,
3. auf dem Kraffohlkanal, dem Elbingfluß vom Kraffohlkanal bis zur Mündung und dem anschließenden Elbinger Fahrwasser im Frischen Haff und
4. auf der kanalisierten Nogat.

Die Nogat untersteht der gemeinsamen Verwaltung Deutschlands und Danzigs, dem entsprechend werden auch die aufkommenden Abgaben verteilt.

Der Abgabentarif für die Befahrung des Seekanals Königsberg—Pillau ist auf Antrag der Interessenten unter Mehrbelastung der Ladungsabgaben zu Gunsten der Abgaben vom Raumgehalt neu festgesetzt worden.

Die Eisbrechabgaben auf dem Seekanal werden zu Gunsten der Handelskammer Königsberg für den von ihr wahrgenommenen Eisbrechdienst erhoben.

Die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung ist nirgends erreicht worden. Auch durch den neueingeführten Pillauer Seelotsentarif werden noch nicht ⅔ der Unkosten gedeckt, die dem Reich entstehen.

C.

Verkehr.

Seeverkehr.

Der Seedienst Ostpreußen ist mit gelegentlichen kurzen Unterbrechungen seit 1921 fortgesetzt worden und wird durch die in Auftrag gegebenen 2 Schiffsneubauten weiter ausgestaltet werden. Der Seedienst wird durch Reich und Staat in weitgehender Weise finanziell unterstützt wegen seiner großen Bedeutung nicht nur für Ostpreußen, sondern auch für die Freie Stadt Danzig; ermöglicht er doch den Verkehr dieser abgetrennten deutschen Gebiete mit dem Mutterlande ohne Berührung fremdstaatlichen Gebiets. Die Benutzung läßt jedoch trotz außerordentlicher Preisermäßigung noch zu wünschen übrig.

Der übrige Seeschiffsverkehr, der während des Krieges und der ersten Nachkriegszeit völlig darniederlag, ist in allmählichem Ansteigen begriffen; während die Einfuhr die Vorkriegshöhe bereits überschritten hat, bleibt die Ausfuhr noch um mehr als die Hälfte dahinter zurück. Die Durchschnittsgröße der Seeschiffe ist in dauerndem Steigen begriffen, eine Erscheinung, die auch anderwärts beobachtet wird. Diesem Umstand wird durch die Vertiefung des Königsberger Seekanals Rechnung getragen. Eine Uebersicht über den Verkehr in den Jahren 1911 bis 1924 auf der wichtigsten ostpreußischen Seewasserstraße, dem Königsberger Seekanal, gibt folgende Statistik:

Verkehr auf dem Königsberger Seekanal.

Im Jahre	verkehrten zwischen Königsberg und Pillau Seeschiffe	mit Netto-raumgehalt cbm	und Ladung t	Von Spalte 4 entfallen auf	
				Einfuhr t	Ausfuhr t
1	2	3	4	5	6
1911	3 207	3 755 034	1 928 637	767 120	1 161 517
1912	2 936	3 459 217	1 850 802	787 450	1 063 352
1913	2 707	3 104 144	1 616 873	843 860	773 013
1914	1 914	2 245 324	1 093 545	604 215	489 330
1915	1 060	984 056	352 366	273 550	78 816
1916	1 159	1 263 796	300 618	241 705	58 913
1917	604	818 766	281 087	181 384	99 703
1918	712	979 008	283 166	211 073	72 093
1919	1 012	982 518	308 513	232 433	76 080
1920	2 523	2 232 871	839 796	615 864	223 932
1921	2 160	2 162 942	769 544	578 615	190 929
1922	2 407	3 154 569	1 235 993	891 302	344 691
1923	2 224	3 051 008	1 686 056	1 262 105	423 951
1924	2 513	3 465 653	1 413 508	926 647	486 860

Binnenverkehr.

1. Durchgangsverkehr durch Polen und Zugang zur Weichsel.

Das Abkommen vom 21. April 1921, betreffend den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich, hat für die Schiffahrt bisher praktische Bedeutung kaum gewonnen. Die Schiffer scheuen ganz allgemein den Weg durch Polen.

Das gleiche gilt für den Zugang der ostpreußischen Bevölkerung zur Weichsel. Die am 1. Februar d. J. in Kraft getretene Anordnung der Botschafterkonferenz sieht für die Schiffe, je nachdem sie im kleinen Grenz- oder weiteren Wechselverkehr fahren, verschiedene von Polen festzusetzende Abzeichen vor. Diese sind erst vor kurzem durch die polnische Regierung in einer Form festgesetzt, die möglicherweise zur Erleichterung des Verkehrs noch zum Gegenstand erneuter Verhandlungen mit Polen zu machen sein wird. Dementsprechend ist bisher auch der Verkehr auf der Nogat zur Zeit nur von lokaler Bedeutung.

2. Pregel-Memel-Wasserstraße.

Bis zum Jahre 1914 war der Verkehr auf dieser Wasserstraße sehr lebhaft, besonders von dem Memelstrom nach Königsberg. Dieser Verkehr enthielt hauptsächlich den Transport der russischen Exportgüter. In den ersten Kriegsjahren 1914/15 sank der Verkehr erheblich, bis er in den Jahren 1916 bis 1918 aufschnellte. Dieser Aufstieg ergab sich zwangläufig aus der zur Entlastung der Eisenbahntransportmittel aufs äußerste gesteigerten Anspannung des Wasserfrachtraums. Die Statistik der Nachkriegszeit gibt ein Spiegelbild der darniederliegenden Wirtschaftsverhältnisse. Der Niedergang des Verkehrs erklärt sich aber teilweise auch durch die Unsicherheit in den Häfen (Diebstahl, Streiks).

Nach dem größten Tiefstand des Jahres 1923 beginnt die Kurve wieder etwas anzusteigen. Es ist zu hoffen, daß sie mit dem langsamen Wiederaufbau der Wirtschaft

gleichen Schritt halten wird. Immerhin drückt auf das Wasserfrachtgeschäft auch weiterhin der Mangel an Barmitteln, der die Verfrachter zur Erzielung schnellsten Umsatzes zur Benutzung der Landtransportmittel zwingt.

Nachstehende Zusammenstellung bringt eine Statistik des Durchgangsverkehrs auf der Pregel-Memel-Wasserstraße von 1903 bis 1924 nach den Aufzeichnungen an der Hebestelle Marienbruch:

Durchgangsverkehr in Marienbruch.

Im Jahre	zu Berg			zu Tal			Zusammen
	Güter in		Zusammen	Güter in		Zusammen	
	Schiffen t	Flößen t	t	Schiffen t	Flößen t	t	
1	2	3	4	5	6	7	8
1908 .	116 850	2 400	119 250	276 048	170 865	446 913	566 163
1909 .	86 665	24 240	111 405	376 720	199 340	576 060	687 465
1910 .	98 128	17 199	115 327	330 358	182 804	513 162	688 489
1911 .	111 728	1 210	112 938	256 575	215 204	471 779	584 717
1912 .	126 916	—	126 916	340 718	233 425	574 143	701 059
1913 .	123 494	—	123 494	315 676	187 825	503 571	627 065
1914 .	76 560	760	77 320	234 493	41 050	275 543	352 863
1915 .	76 146	4 190	80 336	56 720	7 130	63 220	144 256
1916 .	221 980	600	222 580	92 762	8 570	111 332	333 912
1917 .	190 339	150	190 489	129 928	69 540	199 468	289 957
1918 .	136 008	7	136 015	201 509	53 200	254 709	390 724
1919 .	41 977	5 509	47 486	76 791	7 816	84 607	132 093
1920 .	65 855	5 563	71 418	69 039	15 045	84 084	155 502
1921 .	70 348	1 418	71 766	85 180	35 701	120 881	192 647
1922 .	71 955	2 045	74 000	87 130	30 829	117 959	191 959
1923 .	19 320	685	20 005	23 420	9 772	33 192	53 197
1924 .	100 772	187	100 959	68 855	15 838	84 693	185 652

3. Verkehr auf dem Memelstrom.

Durch die Abtretung des Memellandes auf Grund des Versailler Vertrages wurde der Memelstrom von Schmalleningken bis zur Mündung des Skirwietharmes Grenzwasserlauf. Neben den später zu erwähnenden besonderen Flößereiabgaben werden nach dem Gesetz, betreffend die Litauischen Strom- und Hafengebühren, für die Befahrung bestimmter Strecken recht erhebliche Abgaben erhoben, nicht nur für die Wasserläufe, deren beiderseitige Ufer zu Litauen bezw. zum Memelgebiet gehören, sondern auch für die Grenzstrecke (Schmalleningken—Ruß) des Memelstromes. Es ist bisher nicht völlig geklärt, inwieweit z. B. im Verkehr innerhalb dieser Grenzstrecke die litauischen Tarife in Anwendung kommen.

Ziel der deutschen Forderungen ist die grundsätzliche völlige Abgabenfreiheit der Grenzstrecke.

Flößerei auf der Memel.

Hinsichtlich der Flößerei haben zwei Maßnahmen der litauischen Regierung es der ostpreußischen Holzindustrie tatsächlich unmöglich gemacht, Holz aus Polen und Rußland nach Ostpreußen zu flößen. Einmal dürfen nur die in Litauen konzessionierten Unternehmungen (Holzkontore) Flöße bewegen. Der Versuch einer deutschen Firma, diese Konzession zu erlangen, schlug fehl. Dann aber erhebt Litauen auf dem Memelstrom eine Flößereiabgabe, für jede Zone (1. Zone von der polnischen Demarkationslnie bis Kowno, 2. Zone von Kowno bis zu den Mündungen des Memelstroms) eine Gebühr nach Festmetern für

Stammholz	Nutzholz (Papierholz)	Brennholz
1,50 Litas	1 Litas	0,75 Litas.

Diese Abgabe bedeutet im Verein mit dem gegebenenfalls an das Flößereikontor zu zahlenden Tribut eine untragbare Belastung gegenüber den Preisen des Inlandes und des Weltmarktes.

Nach einer Nachricht soll das litauische Ministerkabinett zwar am 22. Dezember 1924 beschlossen haben, den Verkehrsminister und den Außenminister mit der Ausarbeitung der nötigen Vorschriften über die Flößerei auf der Memel zu beauftragen und diese Ausarbeitung sodann dem Ministerkabinett vorzulegen, doch ist bisher ein positives Ergebnis nicht bekanntgeworden.

Neuerdings hat sich herausgestellt, daß auch Polen beabsichtigt, den Verkehr über die litauisch-polnische Demarkationslinie solange zu verhindern, als diese Linie nicht von Litauen als Grenze anerkannt wird.

Die Hauptaufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung baulicher Art für das Jahr 1925 sind neben der fortlaufenden Unterhaltung des Vorhandenen die Fortführung der großen Arbeiten am Seekanal, am Oberpregel und an der Gilgemündung. Ferner bleibt es Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung, durch Verhandlung mit den Wasserstraßenverwaltungen der Nachbarstaaten den zur Zeit noch erschwerten und daniederliegenden Verkehr auf den ostpreußischen Grenzströmen zu heben.

II.

Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltungen im Odergebiet.

Zur Verwaltung der an das Reich übergegangenen Wasserstraßen wurde als Provinzialstelle für Pommern durch Beschluß des Preußischen Staatsministeriums vom 7. Juli 1922 die Wasserbaudirektion beim Oberpräsidium in Stettin errichtet, die am 1. Oktober 1922 in Wirksamkeit trat. Die Oderstrombauverwaltung in Breslau blieb als Provinzialstelle erhalten. Ihr Dienstbereich wurde nicht unerheblich vergrößert.

A

Bautätigkeit.

Die Bautätigkeit in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925 stand durchweg unter der Wirkung der überaus ernsten Finanzlage des Reichs, der Wirrnisse der Nachkriegszeit und der Geldentwertung. Die Schwierigkeiten scheinen z. Zt. überwunden. Die Bautätigkeit wickelt sich wieder wie in der Vorkriegszeit ab. Allerdings nötigt die bedrängte wirtschaftliche Lage des Reiches zu strengster Sparsamkeit.

Im einzelnen wird über die bauliche Tätigkeit folgendes bemerkt:

a) Oderstrombauverwaltung.

Auf der oberen, nicht kanalisierten Oder, bis Ratibor herab und auf dem Klodnitzkanal wurden nur die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten an den Strombauwerken und die für die Schiffahrt nötigen Baggerungen ausgeführt.

In der kanalisierten Oder kam außer diesen Arbeiten eine Reihe weiterer Maßnahmen zur Ausführung. So wurde im Bezirk Oppeln die Sicherung der Wehrsturzbetten in Krappitz, Rogau, Groschowitz und Oppeln-Bolko fortgesetzt und die Verlängerung des oberen Trennungsdammes an der Schleuse Rogau sowie die Verlängerung des unteren Trennungsdammes an der Schleuse Groschowitz in Angriff genommen. Zur kräftigeren Beseitigung der Versandungen ist ein Spülschiff mit 3 Spülprähmen beschafft.

Die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau auf Grund des preußischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 und die damit zusammenhängenden Arbeiten zur Verbesserung der Oderschiffahrtstraße bei Breslau wurden auf Kosten des Reiches gemäß dem Staatsvertrage, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetz vom 29. Juli 1921) zu Ende geführt. Als Tag der Fertigstellung ist der 1. Juli 1922 festgesetzt worden.

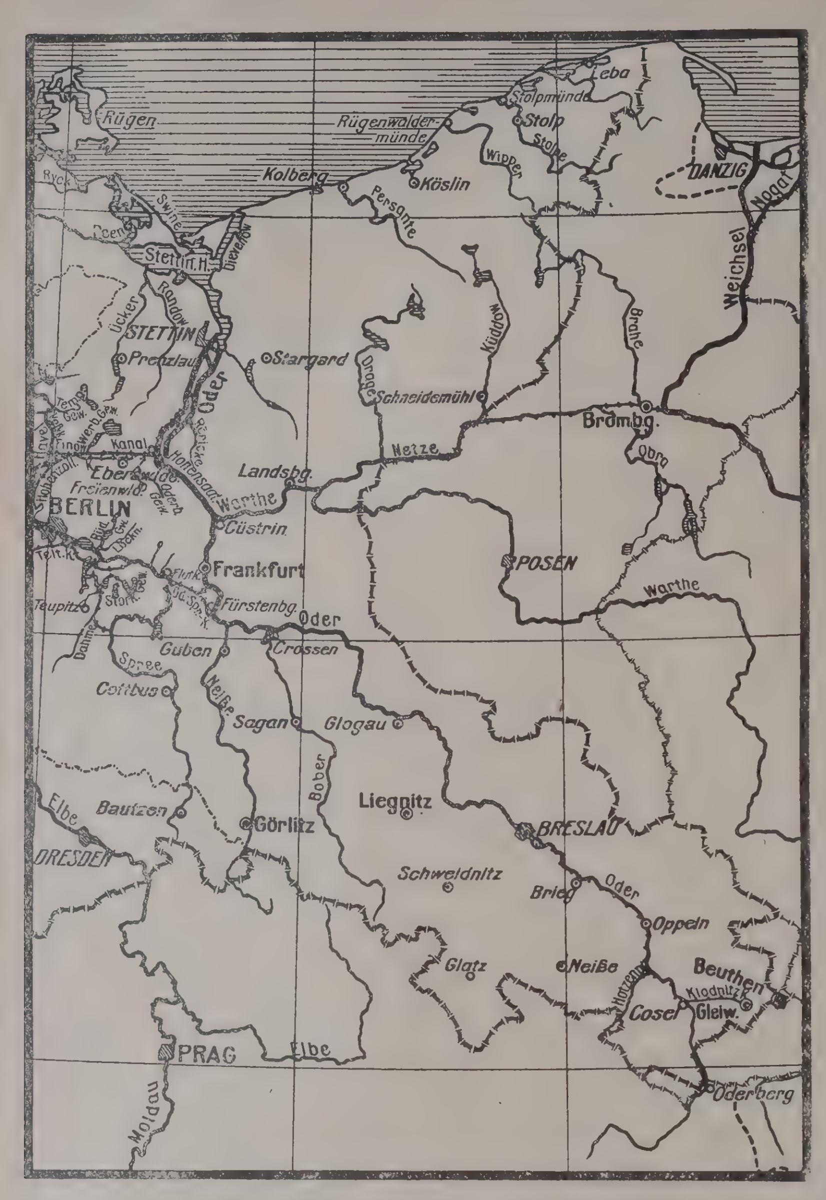


Abb. 2. Lageplan.

Im Bezirke Brieg wurde neben der Verlängerung der Leitwerke ober- und unterhalb der Schleuse Linden die Haltung Rattwitz durch umfangreiche Baggerungen wesentlich verbessert und durch bauliche Maßnahmen an dem Wehr und der Schleuse Rattwitz die Möglichkeit geschaffen, das Stauziel um 20 cm zu erhöhen. Umfangreiche Baggerungen wurden oberhalb der Brieger Wehre und der Schleusen Tiergarten und Linden ausgeführt.

Im Bezirke Breslau wurde das Wehr bei Ransern 1922 in Betrieb genommen. Die Einfahrten zur Schleuse sind gesichert worden. Ein 1923 angelegtes Leitwerk unterhalb der Schleuse Bartheln dient zur Erleichterung der Schiffahrt. Die Verlängerung des Leitdammes an der Einmündung der Breitenbachfahrt in die alte Oder vermindert die bisher dort auftretenden lästigen Sandablagerungen. Oberhalb des Ottwitzer Wehres ist am Abzweig des Flutkanals ein Leitwerk zur besseren Führung der Schiffe bei Hochwasser angelegt. Die Schütz- und Torwinden des Unterhauptes der Schleuse Rosenthal haben elektrischen Antrieb erhalten.

Das Mauerwerk der Zugschleusen Janowitz, Rattwitz und Schwanowitz wurde unter Trockenlegung der Bauwerke gründlich instand gesetzt und verstärkt.

An der nichtkanalisierten Oder unterhalb Breslau waren die Strombauwerke infolge unzureichender Unterhaltung während des Krieges und der Nachkriegszeit stark verfallen. Infolgedessen hatten die Fahrwassertiefen erheblich abgenommen. Die Minderwertigkeit der Wasserstraße trat in vollem Umfange während der trockenen Jahre 1921 bis 1923 in die Erscheinung. Trotz der schwierigen Finanzlage des Reiches ist es aber möglich gewesen, die Strombauwerke zum Teil wieder notdürftig instand zu setzen und die Fahrwasserverhältnisse entsprechend zu bessern. Eine gründliche Besserung wird der auf Grund des Gesetzes vom 30. Juni 1913 neuerdings in Angriff genommene Ausbau der Oderwasserstraße unterhalb Breslau bringen.

Die alte, der Schiffahrt hinderliche Holzbrücke bei Tschicherzig ist 1924 durch einen Neubau mit 85 m weiter Durchfahrtöffnung und 4 m Durchfahrthöhe über H. S. W. ersetzt.

b) Untere Oder.

An der unteren Oder sind die unter Leitung der Wasserbaudirektion Stettin auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1904, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder auf gemeinsame Kosten des Reiches und Preußens auszuführenden Arbeiten, soweit sie der Verbesserung der Schiffahrtstraße dienen, zum Abschluß gebracht worden. Im Interesse der Landeskultur sind sie noch in vollem Gange.

1. Maßnahmen im Interesse der Schiffahrt.

Der im einheitlichen Lauf von Niedersaathen abwärts an die Ostseite des Tales verlegte Oderstrom spaltet sich am Marienhofer Wehr in die Oder und den westlichen Vorfluter. An diesen schließt sich an der pommerschen Grenze bergwärts die der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen unterstellte Wasserstraße Hohensaaten—Friedrichstal als Fortsetzung des Hohenzollernkanals. Die am Ost- und Westrande des Tales liegenden Wasserläufe verbinden

a) der alte Oderarm von Nipperwiese zur 600-t-Schleuse unterhalb Schwedt;
b) die Schloo in Höhe von Gartz mit 2 Schleusen für 400-t-Schiffe:
c) offen oberhalb Stettin der Kurze und Lange Graben in 4 m Wassertiefe.

Bis auf die noch einige Jahre in Anspruch nehmende Vertiefung, Begradigung und Verbreiterung des westlichen Vorfluters, die lediglich zur Verbesserung der Vorflut erfolgt, sowie bis auf die Ausführung von Restarbeiten an der Wasserstraße Hohensaathen—Friedrichsthal sind die bei der Verbesserung der Vorflutverhältnisse in der unteren Oder im Interesse der Schiffahrt vorgesehenen Arbeiten im Jahre 1924 beendet durch Beseitigung des Sperrdammes und Herstellung der 600-t-Schleuse oberhalb der Welsemündung sowie durch Schließung der Lücken im hochwasserfreien Deich bei Schwedt, die auch die für die Vorflut des Oderbruches so segensreiche Absenkung der Wasserstände gebracht hat.

2. Maßnahmen im Interesse der Landeskultur.

Im Interesse der Landeskultur sind nur noch die Eindeichungen der Niederungen mit ihren Sielen und Einlaßbauwerken zum Abschluß zu bringen.

1924 wurde mit der Eindeichung des Polders A auf der Strecke Crieort—Niedersaathen unter Abgrabung des Vorlandes begonnen.

Vorher war gegenüber dem Dorfe Niedersaathen in der durch Schließen der Deichlücken am Schwedter Schöpfwerk zum Altarme gewordenen Alten Oder zu deren zeitweiligem Abschluß von der Stromoder ein Wehr mit 5 durch eiserne Schützen verschließbaren, je 10 m weiten Oeffnungen errichtet.

Das im Sommer im allgemeinen geschlossen gehaltene Wehr wird im Zusammenwirken mit den aufgehöhten Sommerwällen längs der Alten Oder Niedersaathen—Schwedt einerseits die Polder A und B gegen unerwünschte Sommerfluten von dieser her schützen, anderseits den Einlässen und Lücken in den Querwällen das

zur winterlichen Wiesendüngung und Bildung eines Wasserpolsters erforderliche Wasser zuführen. Auch gestattet das Wehr Baggern und Prähmen den Zutritt zur Alten Oder für Ausführung von Baggerungen und Spülarbeiten.

Zur winterlichen Durchflutung des Polders B werden neben dem vorhandenen Einlaßsiel im oberen Querdeiche dort zwei weitere, je 15 m weite errichtet; außerdem in seinem Ostoderdeich 3 je 25 m weite Enlässe. Der untere mit 2 Auslässen ausgestattete Querwall des Polders B wurde ebenfalls sommerhochwasserfrei aufgehöht.

Die in der Oder zwischen Nipperwiese und dem Dammschen See gebaggerten 337 000 cbm Boden sowie die in dem westlichen Vorfluter zwischen Friedrichsthal und Curow gebaggerten 2 000 000 cbm sind zur Herstellung der Sommerwälle, zur Aufhöhung geeigneten Geländes und für Sperrdämme verwendet. Seit Verreichlichung der Wasserstraßen wurden 25 km neue Sommerdeiche hergestellt. Am 1. November 1923 sind die östlichen Landpolder zwischen Fiddichow und Klütz dem Deichverband an der unteren Oder zur Unterhaltung übergeben.

In dem Poldergebiet unterhalb Nipperwiese wurden seit Verreichlichung der Wasserstraßen 1 kleine Kahnschleuse, 1 Siel und 7 Deichlücken errichtet. Nipperwiese erhielt eine Motorfähre.

Am westlichen Talrande wurde zusammen mit dem Fittedurchstich unterhalb Schwedt (km 29 bis 31) der Schloßwiesenpolder bei Schwedt hochwasserfrei eingedeicht und die Mündungsstrecke der an seinem unteren Ende belegenen Welse verlegt und begradigt.

Die Arbeiten werden durch die Bauämter Schwedt und Greifenhagen unter der Wasserbaudirektion Stettin auf gemeinsame Kosten des Reiches und Preußens ausgeführt, und zwar die Baggerungen und Erdarbeiten im Eigenbetriebe.

Die Arbeiten auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1904, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, sollen bis zum Jahre 1928 beendet sein.

3. Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslau.

(Aus den Drucksachen des Oberwasserstraßenbeirates.)

Der weitere Ausbau, der sich im übrigen den gegebenen Verhältnissen tunlichst anpassen muß, sucht unter Ausgleich des wenig wechselnden Gefälles des Stromes das vorhandene, aber der Verbesserung bedürftige Buhnensystem zu vervollkommnen durch Anlage neuer und von Hakenbuhnen, durch Verfüllung der Buhnenfelder am einbuchtenden Ufer scharfer Krümmungen mit Baggergut, wenn angängig hinter Deckwerken, sowie durch Ausführung von Baggerungen.

Obwohl die auf Grund des Gesetzes vom 30. Juni 1913 von der Reichswasserstraßenverwaltung auszuführenden Arbeiten nach dem Staatsvertrage vom 29. Juli 1921 nur auszuführen sind, soweit wie sie der Verbesserung der Schiffahrtstraße dienen, werden doch beim Ausbau des Stromes Rücksichten auf die Landeskultur nicht außer Acht gelassen. Der gewöhnliche Wasserstand wird nirgends gehoben, vielmehr im allgemeinen zur Verbesserung der Vorflut der eingedeichten Niederungen etwas gesenkt.

In der dem Gesetz vom 30. Juni 1913 zu Grunde liegenden Regierungsvorlage war seinerzeit eine Bauzeit von 10 Jahren in Aussicht genommen. Unter den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen muß der Finanzlage des Reiches Rechnung getragen werden. Sie verlangt auf lange Jahre hinaus Sparsamkeit und damit angesichts der ständigen Preissteigerungen eine längere Bauzeit.

Seit Jahren unterliegt die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse bei Glogau vom Weidischen Wehre oberhalb der Stadt bis zur Einmündung der alten Oder unterhalb eingehender Prüfung, da nicht nur die Forderungen der Schiffahrt, sondern auch die der Stadt und Landeskultur zu berücksichtigen sind und die Stromspaltung sowie die tiefliegenden engen Eisenbahnbrücken eine besondere Erschwerung bedeuten.

Die auf den außerordentlichen Haushalt des Reiches entfallenden Kosten des Ausbaues, in die auch zum Teil die Hebung und Erweiterung der auf der Strecke liegenden Brücken der Reichsbahn auf Kosten der Reichswasserstraßenverwaltung mit einzubegreifen sind, werden sich auf mindestens 40 Millionen Reichsmark belaufen.

Mit der Ausführung ist im Jahre 1924 begonnen, nachdem in den voraufgegangenen Jahren die während der Kriegszeit und staatlichen Wirrnisse stark verfallenen Werke aus Reichsmitteln notdürftig wieder hergerichtet waren, der Bestand an Geräten durch einen vollen Baggersatz ergänzt und die Aufstellung des allgemeinen Entwurfes abgeschlossen war. Im Ausbau begriffen, zum Teil auch schon fertig gestellt, sind 10 Strecken über 30 km Länge. Mit der Dauer der Bauausführungen werden weitere Hilfsmittel an Geräten und Fahrzeugen zur Verfügung stehen, sodaß ein beschleunigtes Bautempo erwartet werden darf und auch in Aussicht genommen ist.

B.

Tarifpolitik.

Die von Preußen übernommenen Abgabentarife wurden während der Inflationszeit durch Festsetzung prozentualer Zuschläge der Geldentwertung angepaßt. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung sind die Tarife auf Reichsmark umgestellt worden. Für die auf der Oderwasserstraße hauptsächlich beförderten Massengüter, Steinkohle und Erz, sowie für die übrigen geringwertigen Güter der Güterklassen IV und V gelten seit dem Herbst 1924 wieder die Vorkriegssätze, obgleich die Kaufkraft des Goldes nach dem Kriege wesentlich geriger geworden ist und die Unterhaltungskosten sich über dem Friedensstand halten.

Außer den Verkehrsabgaben für einige auf das Reich übergegangene Verkehrsanstalten werden zugunsten des Reichs Schiffahrtsabgaben erhoben:

1. auf der oberen Oder von Schleuse Cosel einschließlich bis Schleuse Ransern einschließlich,
2. auf der Netze-Wasserstraße,
3. auf dem Klodnitz-Kanal.

Alle drei Tarife sehen Zahlung der Abgaben beim jedesmaligen Durchfahren der Schleusen oder Wehrdurchlässe vor, und zwar sind auf der oberen Oder bei 160 km Länge 23 Hebestellen, auf der lebhaften Netze bei 35 km Länge 6 Hebestellen und auf dem Klodnitz-Kanal bei 46 km Länge 18 Hebestellen. Auf der oberen Oder und der Netze sind die Sätze gleich hoch, auf dem Klodnitz-Kanal, der nur für Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 135 t befahrbar ist, etwas niedriger.

Auf der oberen Oder waren ursprünglich einschließlich Cosel 17 Hebestellen. Nach Fertigstellung der Kanalisierung von der Neißemündung bis Ransern wurde diese Zahl gemäß der Denkschrift zum Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 mit Zustimmung des Oder-Wasserstraßenbeirats und des Finanzausschusses mit Wirkung vom 1. Juli 1922 um 9 vermehrt, wenngleich nicht 9 Staustufen, wie früher geplant, sondern nur 6 Staustufen zur Ausführung gelangt waren. Der nachträglich zur Verbesserung des Wasserweges beschlossene Fortfall der 3 Staustufen Paulau, Ottag und Treschen unter Erhöhung des Staues der übrigen Schleusen sollte das Aufkommen aus Schiffahrtabgaben nicht schmälern, es sind deshalb an drei Hebestellen die doppelten Einheitssätze eingeführt. Eine höhere Belastung für die Schiffahrt liegt nicht in der Einführung der neuen Hebestellen, weil die Höhe der Abgaben hinter dem durch die Fahrwasserverbesserung bewirkten Vorteil zurückbleibt. Mit dem gleichen Zeitpunkt wurde das fünfklassige Gü-

terverzeichnis von den westdeutschen und märkischen Wasserstraßen auf die Oder übernommen. Es erweist sich für die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen als vorteilhaft, nach dem Beispiel der Eisenbahn das Güterverzeichnis immer mehr nach dem Wert der einzelnen Güter zu gliedern. Der Einfluß des Uebergangs der Reichsbahn zum Staffeltarif mußte bei der fast 700 km langen schiffbaren Oderstrecke für die Oderschiffahrt besonders fühlbar werden. Es schweben Verhandlungen darüber, ob es möglich ist, einer Schädigung der Schiffahrt durch Einführung von Binnenumschlagstarifen für die wichtigsten Oderumschlagsplätze entgegen zu wirken.

Die im Jahre 1903 eingeführte Abgabenermäßigung für Durchgangsgüter ist im Sommer 1922 aufgehoben worden, weil sie nach der Abtrennung Oberschlesiens eine Bevorzugung der polnisch gewordenen Industrie bedeutete.

Die von der Provinz Schlesien am 7. März 1906 entsprechend § 5 des Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 übernommene Verpflichtung, die durch Einnahmen nicht gedeckten Betriebs- und Unterhaltungskosten der kanalisierten Oder von der Mündung der Glatzer Neisse bis Breslau bis zur Höhe von 215 000 ℳ zu decken und einen Baukostenanteil von 5 100 000,— ℳ soweit zu verzinsen und zu tilgen, als die Einnahmen zur Verzinsung und Tilgung des tatsächlich aufgewendeten Baukapitals nicht ausreichen, ist am 1. Juli 1922 in Wirksamkeit getreten. Während der Inflation war die Garantie gegenstandslos, da die garantierten Beträge nicht darstellbar waren. Erst nach Stabilisierung der Währung hat die Garantie, die eine Goldmarkverpflichtung darstellt, wieder Wert erlangt.

C.

Verkehr.

Einleitung.

Um ein klares Bild über die Verkehrsverhältnisse der Oder in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925 zu erhalten, muß kurz auf die Zeiten bis vor dem Kriege zurückgegriffen werden.

Das Kohlenverfrachtungsgeschäft zu Wasser regelte sich im Frieden nach Angebot und Nachfrage, wobei die jeweiligen Wasserstände eine wesentliche Rolle spielte. Bei geringerer Wasserführung zogen die Frachten an, bei günstiger Fahrtiefe gaben sie nach. War das Angebot an Transportgut groß, so hielten die Schiffer mit der Tätigung von Frachtgeschäften zurück, war der Wasserstand gut und die Nachfrage nach Kahnraum gering, so machte sich wiederum die Verbraucherschaft diesen Umstand zu Nutze.

Diese Verhältnisse änderten sich bald nach Ausbruch des Krieges. Die Eisenbahn war nicht mehr in der Lage, den Anforderungen des Verkehrs zu genügen, und der Staat sah sich gezwungen, die Schiffahrt in seinen Dienst zu stellen. Mit Hilfe der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens gelang es, die Klein- und Großschiffahrt in der Oder-Kriegs-Schiffahrt-Gesellschaft und der kriegswirtschaftlichen Oder-Schleppgemeinschaft zusammenzufassen, diesen Unternehmen die Frachtgüter, vor allem Kohle, die nunmehr unter Zwangswirtschaft stand, zur Beförderung zuzuweisen und hierbei auskömmliche Frachtsätze mit Hilfe eines Frachtenausschusses bei der Oder-Kriegs-Schiffahrt-Gesellschaft zuzubilligen; diese Frachten waren höhere als die Sätze der Eisenbahn, die, abgesehen von der Einführung der 7%igen Verkehrssteuer am 1. Oktober 1917 während des Krieges nur einmal am 1. April 1918 um 15 v. H. erhöht wurden. Die Frachten der Oderschiffahrt gestalteten sich vor allem durch die Kleinwasserzuschläge günstig, welche von der Schiffahrtabteilung zur Erzielung eines stetigen und ungehinderten Schiffsumlaufes eingeführt wurden.

Nach dem Friedensschluß entwickelte sich die Oderschiffahrt wie folgt:

Verkehrsjahr 1919 und 1920.

Im Jahre 1919 und 1920 vermochte die Eisenbahn infolge ihres vollkommen abgenutzten Materials die Güter, vor allem Kohlen, noch nicht in dem Maße an sich zu ziehen, wie es ihr auf Grund ihrer damals verhältnismäßig sehr niedrigen Tarife hätte gelingen müssen. Daher erhielt die Oderschiffahrt in den beiden Jahren trotz ihrer tarifarischen Wettbewerbsunfähigkeit Kohle, Erz und andere Güter in ausreichender Menge zur Beförderung.

Verkehrsjahr 1921.

Allgemeines und Talverkehr.

Die Wirkung der ungünstigen Spanne zwischen Eisenbahntarif und Schiffsfrachtsätzen zeigte sich erst im Frühjahr 1921, als die Eisenbahn ihr Material ergänzt und die Wagengestellung verbessert hatte. Bei einem Unterschied von 20 M/t zu ungunsten der Schiffahrt gingen die Hauptgüter der Oder, Kohle und Erz, auf die Bahn über. Als die Eisenbahn begann, ihre Tarife dem Markwert anzupassen und die Schiffahrt hoffte, wieder wettbewerbsfähig zu werden, schmälerte die Interalliierte Regierungs- und Plebiszitkommission in Oppeln durch ihre Kohlenverteilungsmaßnahmen die überhaupt zur Verfrachtung gelangenden Gütermengen. Sie ließ zunächst Polen, Deutsch-Oesterreich, Rumänien, die Tschechoslowakei, Italien und das Abstimmungsgebiet selbst mit Kohlen beliefern und gab nur den verbleibenden Rest, d. h. kaum ein Viertel der oberschlesischen Förderung, zum Verkauf nach dem Innern Deutschlands frei. Nachteilig für den Oderverkehr wirkte auch das zweite Abkommen von Spaa, das zu einer weiteren Verknappung der Kohlen in der Industrie führte und die Kohlenverbraucher mit dem Unmöglichwerden einer Vorratswirtschaft zwang, den laufenden Bedarf auf dem schnellsten Wege durch die Eisenbahn zu decken. Alle Versuche, eine Verteilung des nach Deutschland gelangenden Kohlenquantums auf Eisenbahn und Schiffahrt zu erreichen, mißglückten, und so lagen Anfang 1921 mehr als 750 Fahrzeuge im Hafen Cosel und in den oberen Haltungen, als der zweite Korfanty-Polen-Aufstand ausbrach. Schiffseigner und Mannschaften mußten flüchten und die schutzlos zurückgelassenen Fahrzeuge erlitten durch Kampfhandlungen, Plünderung, Wind und Wetter schwere Schäden. Als Anfang Juli der Polenaufstand zu Ende ging, drängten sich in den oberen Haltungen 800 und in den Schiffahrtwegen um Breslau 350 Leerfahrzeuge, sodaß am 7. Juli 1921 bei Wiederbeginn des Umschlags in Coselhafen 1160 Fahrzeuge zum Umschlag bereit lagen. Die immer mehr in Erscheinung tretende Not der Schiffahrt veranlaßte den Reichskommissar für die Kohlenverteilung auf wiederholtes Drängen des Reichsverkehrsministers, nunmehr durch außergewöhnliche Maßnahmen dem Wasserweg Kohlen zuzuführen, so daß man Mitte Juli mit einem regelrechten Umschlag in Cosel rechnen durfte. Da trat eine Wasserklemme von Ransern abwärts in der mittleren Oder ein, wie sie die Oderschiffahrt noch nicht erlebt hatte. Als Mitte November jegliche Hoffnung auf ein Abfahren des beladenen Schiffsparks von 1150 Talfahrzeugen vor Wintersbeginn geschwunden war und mehr als 150 Kähne der sicheren Winterliegeplätze entbehrten, entschloß sich die Oderstrombauverwaltung durch eine künstliche Welle helfend einzugreifen. Wenn es auch nicht allen Fahrzeugen gelang, die aufgebesserten Wasserstände voll auszunutzen, so waren wenigstens die Strecken, auf welchen die Fahrzeuge in der oberen Oder bei Hochwasser und Eisgang Gefahren ausgesetzt waren, von Schiffen geräumt. Bald gebot einsetzender Frost den Schiffsbewegungen wieder Halt, doch gestalteten sich die Verhältnisse nach und nach wieder so, daß sich die Schiffahrt am Ende des Kata-

strophenjahres 1921 noch bei Breslau und auf der oberen Oder in Fahrt setzen konnte.

Bergverkehr.

Im Bergverkehr war im Jahre 1921 der Mangel an Ladung fast noch größer als in der Talfahrt. Die oberschlesischen Hütten, die sich im Vorjahre reichlich eingedeckt hatten, zeigten bei den schweren wirtschaftlichen Erschütterungen infolge der Besetzung des Industriegebietes und des immerfortschreitenden Fallens der Währung wenig Neigung, Erze in größerem Maße zu beziehen. Hierzu trat erschwerend für die Schiffahrt der Erzausnahmetarif der Eisenbahn. Im Stettiner Hafen hemmte ein Streik der Bugsiermannschaften vom April bis zum Herbst die Umschlagstätigkeit. So lag das Erzgeschäft, abgesehen von einer kurzen Belebung Mitte März das ganze Jahr über vollkommen still. Allein das Hamburger Geschäft trug zu einer gewissen Belebung der sonst stagnierenden Oderschiffahrt bei.

Die Verwaltung stand den Ereignissen des Jahres 1921 fast machtlos gegenüber. Durch enges Zusammenarbeiten mit der schwer bedrängten Schiffahrt hat sie jedoch nach Möglichkeit die unglücklichen Verhältnisse zu mildern gesucht.

Frachtenmarkt.

Für die Kahnschiffahrt im Stettiner Hafen ergaben sich im Gegensatz zur schlesischen Oderschiffahrt Beschäftigungsmöglichkeiten, indem die Fahrzeuge zum Teil als Lagerkähne und für Standzwecke benutzt, zum Teil für die Verschiffung von Getreide und Phosphatladungen nach Berlin und für Kohlen und andere Güterarten nach unterhalb Stettin gelegenen Plätzen verwandt wurden.

In klarer Voraussicht der bevorstehenden wirtschaftlichen Krisen hatte sich die Oderschiffahrt nach Liquidation ihrer kriegswirtschaftlichen Einrichtungen Anfang Januar 1921 einen neuen Frachtenausschuß für die Oder gebildet, der es sich unter Mitwirkung der gesamten Schiffahrt, der Spediteure und der Verbraucher, man kann sagen: aller am Frachtenmarkt der Oder-Beteiligten, zur Hauptaufgabe setzte, die Talfrachten nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu bestimmen und ihre Innehaltung zu überwachen. Erleichtert wurde der Schiffahrt dieser Entschluß durch die guten Erfahrungen, die man seinerzeit beim Frachtenausschuß der Oder-Kriegsschiffahrt-Gesellschaft gemacht hatte. Die neue Einrichtung hat sich in den folgenden Zeiten höchster wirtschaftlicher Not und höchster Anforderung an kaufmännischen Sinn vollkommen bewährt. Ohne Frachtenausschuß hätte die Oderschiffahrt in ihrer Gesamtheit die Zeiten des Währungsverfalls nicht überstehen können.

Verkehrsjahr 1922.

Allgemeines und Talverkehr.

Die Verluste, die das Unglücksjahr 1921 dem Verkehr gebracht hatte, waren schwer, ihre Ursachen aber mehr vorübergehender Art. Erst das Jahr 1922 sollte die Ereignisse bringen, welche die Entwicklung des Oderverkehrs für die ganze Zukunft stark beeinflussen werden. Im Jahre 1922 ist die Abtrennung des größten und wertvollsten Teiles Oberschlesiens Tatsache geworden. Welche Wirkungen die Abtretung auf den Oderverkehr ausüben wird, ist heute noch nicht in vollem Umfange abzusehen. Wenn die Produktion des gesamten Industriegebiets noch immer ihren wichtigsten Absatz nach Norden suchen muß, so ist es doch zweifelhaft, ob Oberschlesien in seinem polnisch gewordenen Teile die hohe wirtschaftliche Blüte bewahren wird, zu der es unter deutscher Reichshoheit emporgehoben war.

Das zweite in seiner Allgemeinbedeutung hinter der Abtretung Oberschlesiens weit zurückbleibende, aber die Oderschiffahrt um so unmittelbarer berührende Ereignis war der Schiedsspruch des Amerikaners Walker D. Hines, welcher am 6. Juli 1922 erging und die von Deutschland auf Grund des Artikels 339 des Vertrages von Versailles durchzuführende Abgabe von Schiffsraum an die Tschechoslowakei und Polen regelt. Nach diesem Schiedsspruch waren abzugeben:

1. an die Tschechoslowakei:
   5 340 P.S. Schleppdampfer,
   345 P.S. Hafenschlepper,
   33 700 t Lastkahnraum,
   2 000 t Lagerkahnraum und
   im Hafen Oppeln ein Anlegeplatz für Schlepper und Kähne von nicht mehr als 350 m Länge sowie ein kleines Verwaltungsgebäude in diesem Hafen;
2. an Polen:
   4 660 P.S. Schleppdampfer,
   230 P.S. Hafenschlepper,
   40 300 t Lastkahnraum,
   400 t Kohlenschutenraum
   und im Hafen von Küstrin ein Anlegeplatz von nicht mehr als 350 m Länge für Schlepper und Kähne sowie ein kleines Verwaltungsgebäude in diesem Hafen.

Abgegeben sind hiervon, und zwar an die Tschechoslowakei:

9 Schleppdampfer mit 5375 P.S.,
3 Hafenschlepper mit 270 P.S.,
73 Lastkähne mit 33 634 t,
8 Lagerkähne mit 1781 t.

Die Abgabe an Polen ist noch nicht durchgeführt.

Die Hoffnung der Schiffahrt, mit Beginn des Jahres 1922 frühzeitig in vollen Betrieb zu kommen und die Verluste des Jahres 1921 zu mildern, ging nicht in Erfüllung. Frost und Tauwetter lösten sich ab, erst Anfang März wurde die Oder voll befahrbar. Die günstigen Wasserstände hielten sich bis Anfang Mai. Am 12. Mai war das Wasser unterhalb Ransern schon so weit gesunken, daß die Tauchtiefe auf 1,28 m herabgesetzt werden mußte. Kurze Zeit hierauf glitt sie auf 0,98 m herunter. Auch diese Beladungstiefe erwies sich schließlich als nutzlos, da die mittlere Oder bald auf 0,60 m Fahrwassertiefe sank. Erst Mitte September holten die Wasserstände etwas auf, sodaß mit halber Ladung gefahren werden konnte. Von Mitte Oktober an herrschte vollschiffiges Wasser. Aber auch die besten Wasserstände hätten im Jahre 1922 nicht mehr Transportgut auf die Oder bringen können, da die Zerreißung Oberschlesiens mit allen ihren Begleiterscheinungen das stetige Zuströmen von Kohlen zur Oder verhinderte. Das Talgeschäft blieb gering an Umschlag, aber groß an Schwierigkeiten und Verwaltungskosten für die Schiffahrt.

Die einzige Erleichterung, welche die Schiffahrt im Jahre 1922 erfuhr, war die Fertigstellung der Arbeiten zum Ausbau der Oder von der Mündung der Glatzer Neisse bis Breslau, die in dem Gesetz, betreffend die Herstellung und Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905 vorgesehen waren. Der Schiffahrt steht nunmehr eine Wasserstraße von 1,50 m Tiefe von Cosel Hafen bis Ransern ständig zur Verfügung. Die Vorteile dieser Kanalisierung zeigen sich deutlich in den Jahren schlechter Wasserführung der mittleren Oder. Zur Auswirkung für die ganze Länge der Oder werden sie erst nach Fertigstellung des Staubeckens Ottmachau kommen. Auf der unteren Oder und deren Nebengewässern waren die Wasserstandsverhältnisse während des ganzen Jahres gut, sodaß der zum Laden vorgelegte Schiffsraum nach jeder Richtung hin voll ausgenutzt werden konnte. Der Binnenschiffsverkehr erstreckte sich bis Küstrin und Frankfurt/Oder, aber vorwiegend in der Fahrt Stettin-Berlin, also auf dem Großschiffahrtswege.

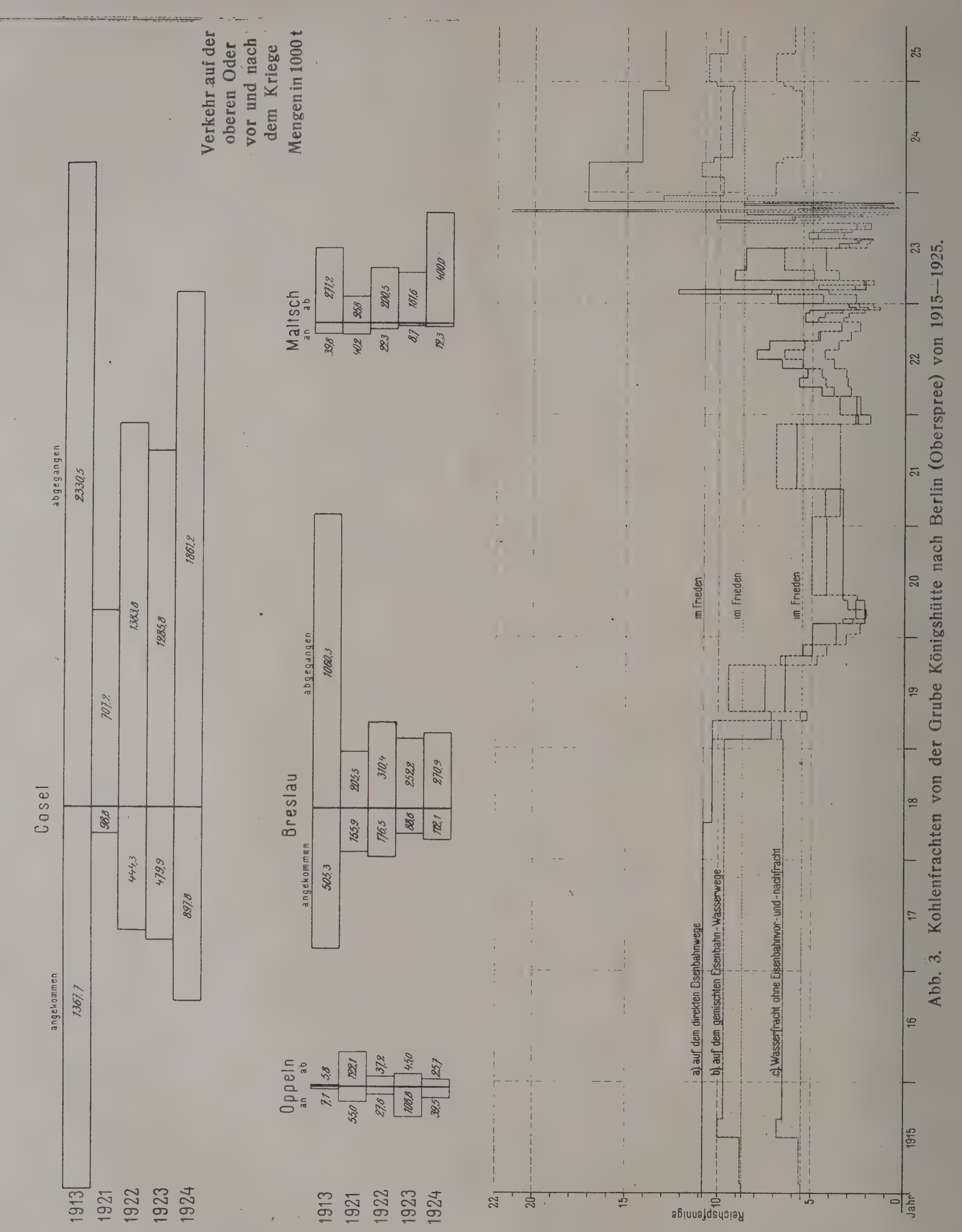


Abb. 3. Kohlenfrachten von der Grube Königshütte nach Berlin (Oberspree) von 1915–1925.

Frachtenmarkt.

Das Jahr 1922 bewies vollauf, wie notwendig ein Frachtenausschuß für die Oderschiffahrt gewesen ist. Die dauernd fortschreitende Entwertung unserer Währung und die vollkommene Unsicherheit auf dem Frachtenmarkt erforderten eine straffe Organisation und eine zielbewußte kaufmännische Führung in der Erreichung und Festsetzung der Frachten, um dem Schiffseigner das zu geben, was er zur Erhaltung seines Betriebes unbedingt benötigte.

Verkehrsjahr 1923.

Allgemeines und Talverkehr.

Den Folge- und Begleiterscheinungen des vollkommenen Verfalls der Währung im Jahre 1923 konnte sich die Oderschiffahrt nicht entziehen. Fast zur Unmöglichkeit gemacht wurde der Schiffahrt der Daseinskampf durch die schlechte Wasserführung der mittleren Oder, die von Ende Mai bis Anfang Oktober mit einer kurzen Unterbrechung im Juni währte. Die Inanspruchnahme des Wasserweges hörte zudem vollkommen auf, denn die Kohlenverbraucher konnten nicht mehr die Mittel für eine Kahnladung Kohlen aufbringen. Die Kohlen waren nach Eingang des Grubenavises bar zu bezahlen, desgleichen die Eisenbahnfracht und der Schiffer hatte ein Drittel der Wasserfracht im voraus zu beanspruchen. Dazu kam die Entwertung des Geldes von einem Tag zum anderen, um mehr als 100 v. Hundert, der Zinsverlust und die Unmöglichkeit vorauszusagen, wann das dem Strome anver-

traute Gut zur Weiterveräußerung an Ort und Stelle sein werde. Bei solchen Verhältnissen konnte auch die im Laufe des Jahres infolge der Ruhrbesetzung stärker werdende Nachfrage nach Kohlen das Ergebnis des Schiffahrtsjahres wenig ändern.

Bergverkehr.

Das Erzgeschäft war unter Berücksichtigung aller Umstände noch als befriedigend zu bezeichnen, dagegen war das Geschäft von Hamburg nach der Oder gering. In Stettin setzte vom 8. bis 31. Januar 1923 der Streik der Hafenarbeiter wegen Lohnforderungen ein, durch den die Flußschiffahrt in Mitleidenschaft gezogen wurde. Der Verkehr beschränkte sich nur auf solche Güter, welche nicht im Ab- und Zugangsverkehr mit der Seeschiffahrt in Berührung gekommen waren. Der Erzverkehr sowie der Verkehr anderer Massenartikel stoppte ganz.

Im allgemeinen hatten jedoch die seeseitigen Erzzufuhren eine bedeutende Steigerung erfahren. Der Andrang von Ladungen führte bald zu einer Knappheit an geeigneten Kähnen für die Erzbergfahrt, sodaß verschiedene Züge mit Leerkähnen von Berlin und Fürstenberg herangezogen werden mußten. Auch Mangel an Schleppkraft machte sich zeitweise bemerkbar.

Infolge der dauernden Erhöhung der Schlepplöhne, Betriebsunkosten usw. für die Binnenschiffahrt stellten sich jedoch meist die Bahntransporte trotz der mehrmaligen Erhöhung der Eisenbahngütertarife billiger als die Wassertransporte. Demzufolge mußten größere Erzmengen dem Bahnwege überlassen werden.

Der Eildampferverkehr Stettins mit Stationen der Oder, der märkischen Wasserstraßen und der Elbe war vollauf beschäftigt.

Frachtenmarkt.

Die Grundfracht für 1 t Kohlen von Coselhafen nach Berlin-Oberspree betrug Anfang des Jahres 7000 *M*, das Liegegeld das 400fache des gesetzlichen, am 29. Oktober dagegen 100 000 000 000 *M* und das Liegegeld das 8 000 000 000fache. Am Anfang des Jahres wurde die Fracht alle Monate festgesetzt, in den letzten Oktobertagen fast jeden Tag. Die tatkräftige Arbeit des Frachtenausschusses hat das Schiffahrtgewerbe auf der Oder vor dem vollkommenen Ruin bewahrt.

Das Ueberwiegen der Erzschiffahrt bei völligem Fehlen von Talladungen hatte Ende 1923 eine Verstopfung der oberen Oder mit Leerraum zur Folge. Linderung schuf erst ein auf Anordnung des Reichsverkehrsministers am 26. November 1923 veröffentlichter Notstandstarif, der auf die Schiffsverfrachtung von Kohlen deutschoberschlesischer Herkunft günstig wirkte. Der Umschlag von 8986 t in der Woche vom 18. bis 24. November wuchs auf
16 813 t in der Woche vom 25. November bis 1. Dezember,
21 084 t „ „ „ „ 2. Dezember „ 8. „
20 757 t „ „ „ „ 9. „ „ 15. „
14 557 t „ „ „ „ 16. „ „ 22. „

Verkehrsjahr 1924.

Allgemeines und Talverkehr.

Ein ungewöhnlich langer Winter zwang die Oderschiffahrt zu einer Betriebsunterbrechung von Ende Dezember 1923 bis Ende März 1924. Von da ab ist die Tauchtiefe bis auf kurze Zeit in der zweiten Hälfte des August nicht unter 1.18 m herabgesetzt worden. Folgende Zusammenstellung zeigt die Auslastung der Fahrzeuge auf der freien Oder unterhalb Ransern:

158 Tage mit voller Ladung (1,50 m und mehr),
63 „ „ ¾-Ladung (1.28 m und 1.18 m),
61 „ „ halber Ladung (1.08 m und 0,98 m),
84 „ „ Eissperre.
366 Tage.

Die Schiffahrt wurde am 17. Dezember wegen drohender Eisgefahr geschlossen.

Die Beschäftigung der Oderschiffahrt im Talverkehr kann daher im allgemeinen als nicht ungünstig bezeichnet werden. Schwere Einbuße hat dem Absatz oberschlesischer Kohle in Berlin, an den Küstenplätzen und in der Mark das Eindringen der englischen Kohle gebracht. Hervorzuheben ist, daß sich der Umschlag niederschlesischer Kohle in Maltsch und neuerdings auch in Breslau-Pöpelwitz gehoben hat.

Bergverkehr.

Das Erzgeschäft im Jahre 1924 war gut. Kleine Abschwächungen Mitte Juni waren belanglos. Das Geschäft von Hamburg ließ viel zu wünschen übrig, nur in den Monaten September und Oktober war es lebhafter. Die Schiffer der pommerschen Gewässer sowie die Oderschiffer befanden sich im ersten Vierteljahr, soweit sie in Stettin lagen, in einer äußerst schlechten finanziellen Lage und bezogen vielfach sogar Erwerbslosenunterstützung.

Frachtenmarkt.

Wie es dem Frachtenausschuß für die Oder in der Inflationszeit gelungen war, die Frachten dem Stande der Währung anzupassen, so vermochte er auch nach Einführung der Rentenmark die Frachtsätze in Einklang mit Angebot und Nachfrage und mit den Daseinsbedingungen vor allem der Kleinschiffer zu bringen. Verschiedene Umstände haben zwar ein Aussetzen der Tätigkeit des Frachtenausschusses mit Beginn des Jahres 1925 ab zur Folge gehabt, doch scheint innerhalb der Oderschiffahrt große Neigung vorhanden zu sein, bei Gelegenheit wieder eine Frachtfestsetzung mit Hilfe des Ausschusses vorzunehmen.

Verkehrsjahr 1925 bis 31. März 1925.

Allgemeines und Talverkehr.

Der Schiffahrtsbetrieb begann im Jahre 1925 schon am 12. Januar. Die Umschlagszahlen von Kohlen und Erz in den oberen Oderhäfen deuten auf ein günstiges Geschäftsjahr für die Schiffahrt hin. Die Frachten waren auf Grund von starken Kahnansammlungen in Coselhafen außerordentlich zurückgegangen. Mit Abnahme des Lehrkahnraumes ist ein Anziehen der Frachten zu bemerken.

Zusammengefaßt muß gesagt werden, daß die Oderschiffahrt in den letzten vier Jahren schwer zu kämpfen gehabt hat, und daß es ihr nicht möglich gewesen ist, ihren Schiffsbestand auf die im Frieden gewohnte Höhe der Unterhaltung zu bringen. Die vergangenen vier Jahre sind so voll großer unvorhergesehener Ereignisse gewesen, daß aus den Verkehrszahlen dieser Jahre ein Schluß auf die Zukunft nicht gezogen werden kann. Das eine geht doch aus der Vergangenheit hervor, daß die Oderschiffahrt lebensfähig bleiben kann, wenn eine bessere Wasserführung der mittleren Oder erreicht wird und die Eisenbahn in ihrem Tarifgebaren der Wirtschaft die Benutzung des natürlichen Weges der Oder nicht unmöglich macht.

Verkehr auf dem Klodnitz-Kanal und auf Warthe und Netze.

a) Klodnitz-Kanal.

Der Verkehr auf dem Klodnitz-Kanal hat eine Blütezeit während des Krieges und während der Zeit der Regierungs- und Plebiszitkommission in Oppeln gehabt. Er nimmt seit jener Zeit ständg ab, da sich die dort nur möglichen kleinen Transportgefäße in einem geregelten Wirtschaftsleben immer mehr als wettbewerbsunfähig herausstellen.

b) Warthe und Netze.

Der Verkehr auf Warthe und Netze ist infolge der politischen Umwälzungen so gering gewesen, daß er hier noch nicht der näheren Darstellung bedarf. Ein Schluß auf die Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs kann erst gezogen werden, wenn Polen seine bisherige Schiffahrtpolitik einer Nachprüfung vom völkerrechtlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkt unterzogen haben wird.

Zur Geschichte der Internationalen Donaukommission.

Von Dr. Ludwig Seiermann, Berlin.

Die Notwendigkeit des internationalen Austausches geistiger und wirtschaftlicher Güter hat von je her zu einer Einschränkung des Grundsatzes unbedingter Gebietshoheit zu Gunsten einer nachbarlich beschränkten geführt. Eine besondere Art vertragsmäßiger verkehrs- und handelspolitischer Beschränkungen finden wir in der Internationalisierung der Gewässer, besonders der Ströme. Der westfälische Frieden des Jahres 1648 bringt die ersten Anfänge eines zwischenstaatlichen Wasserrechtes. Von hier aus führt eine gerade Linie über den Wiener Kongreß zum Versailler Vertrag.

Was speziell die Donau anbelangt, so wurde die Freiheit ihrer Schiffahrt erst durch die Artikel 15—19 des Pariser Friedens vom 30. März 1856 auf festere Grundlagen gestellt. Dieser Friedensvertrag brachte neben der Europäischen Donaukommission eine Uferstaatenkommission, der als Aufgabe zugewiesen war, einheitliche Fluß-, Schiffahrts- und Polizeiverordnungen auszuarbeiten und nach Ablauf der auf 2 Jahre befristeten Europäischen Kommission, die für das Mündungsgebiet eingesetzt war, deren Arbeiten mit zu übernehmen. Bekanntlich ist das Mandat der Europäischen Kommission stets verlängert worden, während die als permanent gedachte Uferstaatenkommission gewissermaßen ein totgeborenes Kind geblieben ist.

Die Friedensverträge von 1919 griffen wieder, allerdings unter Stabilisierung des Bestandes der Europäischen Donaukommission auf den Pariser Vertrag zurück. Die in Artikel 347 des Versailler Vertrages vorgesehene Internationale Donaukommission ist eigentlich die zu neuem Leben erweckte „Uferstaaten-Kommission" des Pariser Friedens, ihr Wirkungskreis erstreckt sich aber nunmehr auch auf alle internationalen Nebengewässer der Donau. Die wichtigste Abweichung in der Struktur der Internationalen Donaukommission von der der Uferstaaten-Kommission ist — wie schon der Name sagt — darin zu finden, daß heute in der Kommission auch Vertreter von Nicht-Uferstaaten vertreten sind. Die Entwicklungslinie zeigt demnach folgende Stufen: Der Wiener Kongreß sieht für internationale Flüsse Uferstaaten-Kommissionen vor. Auf die Donau wendet der Pariser Vertrag diesen Grundsatz in der Form an, daß er eine Europäische Kommission und eine Uferstaaten-Kommission ins Leben ruft. Durch die Friedensverträge des Jahres 1919 erhält die Donau nunmehr eigentlich zwei Europäische Kommissionen.

Die Internationale Donaukommission ist bereits vor Erlaß der Donauakte vom 23. Juli 1921, in der ihre Rechtsverhältnisse, vor allem die Kompetenzfrage, geregelt wurden, zusammengetreten und hat nach dem Inkrafttreten der Friedensverträge die Verwaltung des Stromes gemäß den Bestimmungen der Artikel 332—337 des Versailler Vertrages am 19. Juni 1920 vorläufig übernommen.

Die Entwicklung der Donau-Schiffahrtsverhältnisse seit dem Zusammenbruch der Mittelmächte bis zur Errichtung der Internationalen Donaukommission kurz zu skizzieren, soll Zweck nachstehender Ausführungen sein. Die Abhandlung wird sich darauf beschränken, Entstehung, Entwicklung, Organisation und Tätigkeit der Interalliierten Donaukommission zu beleuchten, die bekanntlich erst am 19. Juni 1920 der Internationalen Donaukommission den Platz geräumt hat bezw. durch Zuwahl der Vertreter Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns und Bulgariens in die Internationale Kommission übergegangen ist.

I. Vom Zusammenbruch der Mittelmächte bis zur Entstehung der Interalliierten Donaukommission.

Der Umschlag in den kriegerischen Operationen der Zentralmächte im Herbste des Jahres 1918 brachte die Donauschiffahrt in eine äußerst schwierige Lage. Die Besorgnisse wegen der Sicherheit der Donau-Betriebsmittel, welche nach dem im September 1918 erfolgten Zusammenbruch der bulgarischen Front bei den Mittelmächten auftauchten, erwiesen sich bald als begründet. Obwohl in dem zwischen Bulgarien und der Entente abgeschlossenen Waffenstillstandsvertrage ein Räumungstermin bis 26. Oktober 1918 festgesetzt war, begann die französische Orient-Armee, die am 17. Oktober 1918 in Lom-Palanca die Donaulinie erreicht hatte, bereits am 22. Oktober mit dem Zurückhalten der größtenteils auf der mittleren und unteren Donau verwendeten Betriebsmittel der Zentralmächte. Die ungarische Revolution tat sodann ihr übriges, bis schließlich die Entente gemeinsam mit der jugoslawischen Regierung alle Fahrzeuge unterhalb Baja mit Beschlag belegte.

Die Zentraltransportleitung (Z. T. L.), der während des Krieges fast der gesamte Donauschiffspark der Mittelmächte unterstanden hatte, stellte mit dem 31. Oktober 1918 ihre Tätigkeit ein, bereits am 9. November schuf der Oberkommandierende der französischen Orient-Armee, General Franchet d'Esperey, sein „Donaukommando" (Commandement du Danube). Die Aufgabe dieses Kommandos, zu dessen Leiter Admiral Troubidge bestellt wurde und das seinen Sitz in Belgrad hatte, bestand in der Kontrolle des militärischen Donauverkehrs, in dem Sammeln des zerstreuten Schiffsparkes und dessen Zuweisung an die einzelnen alliierten Armeen, deren Operationsbasis an den Donauufern lag. An Schiffahrtsmitteln standen den Alliierten nunmehr neben den eigenen Fahrzeugen die als Kriegsbeute beschlagnahmten Schiffe der Mittelmächte, sowie diejenigen Fahrzeuge der Zentralstaaten zur Verfügung, die zwar nicht erbeutet worden waren, die aber in Ausführung der verschiedenen Waffenstillstandsklauseln in den Besitz bezw. Verfügungsgewalt der Alliierten übergegangen waren.

Ende Dezember 1918 spaltete sich das Donaukommando in zwei Teile, in das „Commandement militaire du Haut-Danube" unter dem Kommando des Admirals Troubidge und in das „Commandement militaire du Bas-Danube" unter der Führung des französischen Kapitäns de Belley.

Seit Mitte Oktober 1918 war natürlich von einem geregelten Schiffahrtsbetrieb auf der Donau keine Rede mehr. Der Handelsverkehr lag völlig still. Dieser Mangel wurde bald schmerzlich empfunden, besonders drückend in den Donaugebieten, in die die Tschechen vorgerückt waren und nunmehr besetzt hielten. Mitte Januar 1919 begab sich eine tschechische Delegation zu Admiral Troubidge nach Belgrad, um mit diesem über die Freigabe der Donau von Preßburg ab für den Handelsverkehr zu verhandeln. Das Ergebnis war ein Abkommen zwischen dem „Commandement du Haut-Danube" und der tschechischen Abordnung, wonach die Donau in 3 Abschnitte geteilt wurde:

1. in einen tschecho-slowakischen von Preßburg bis Baja,
2. in einen jugoslawischen von Baja bis Turnu-Severin,
3. in einen französisch-rumänischen von Turnu-Severin bis zur Mündung der Donau.

Die Schleppschiffe sollten künftighin, ohne daß ein Umladen nötig war, auf sämtlichen 3 Abschnitten unter

dem Schutze der betreffenden militärischen Kommandos verkehren können, nur die Schlepper (Remorköre) sollten nicht über den Abschnitt hinausfahren, dem sie zugehörten.

Diese Abmachung ermöglichte erst die Wiederaufnahme der monatelang unterbrochen gewesenen Verkehrsbeziehungen — und der sofort einsetzende Warenverkehr auf der Donau bewies die Dringlichkeit des Bedürfnisses, das hierfür bestanden hatte.

Nachdem die militärischen Zwecke der Donaukommandos sich erschöpft hatten, war es, wie Admiral Troubidge sich ausdrückte, „nach Aufhören des Kriegszustandes bezw. nach Beendigung der militärischen Operationen eine moralische Pflicht der Alliierten“, darauf hinzuarbeiten, daß alle Schiffahrtsmittel zur Verproviantierung und Hilfeleistung für die in wirtschaftlicher Notlage befindlichen besetzten Gebiete verwendet werden konnten. Admiral Troubidge hielt die Hintanstellung der militärischen Gesichtspunkte sogar vom militärischen Standpunkt aus für wünschenswert und wies darauf hin, daß „die Völker sich mit ihren eigenen Angelegenheiten beschäftigen werden und die Notwendigkeit militärischer Besatzungs-Streitkräfte weniger dringend sein wird, wenn einmal das Leben wieder seinen gewöhnlichen Gang geht.“

Diesen Erwägungen verschloß sich auch General Franchet d'Esperey nicht. In einem Bericht an den Obersten Wirtschaftsrat der inzwischen in Paris zusammengetretenen Friedenskonferenz hielt er es für wünschenswert, „für die Zukunft eine dauernde Verbindung der verschiedenen Donauabschnitte sicher zu stellen und für den Handelsverkehr auf der Donau eine einheitliche und autonome Leitung unter der ausschließlichen Kontrolle des Oberkommandierenden der Orientarmee ins Auge zu fassen.“ Damit war der Anstoß für die Errichtung der Interalliierten Donaukommission gegeben.

II. Die Interalliierte Donaukommission als militärische Institution.

Die Vorschläge des General d'Esperey fanden die Zustimmung des Obersten Wirtschaftsrates. Bereits am 19. Mai 1919, zu einem Zeitpunkt also, da die Friedensverträge noch garnicht abgeschlossen waren, konnte das französische Kriegsministerium in Ausführung der Beschlüsse der „Commission superieure du Ravitaillement de la Commission de la Paix“ in einer telegraphischen Anweisung an den Oberkommandierenden der französischen Orient-Armee die vorläufige Einrichtung einer Interalliierten Donaukommission anordnen. Diese Kommission, welche die Verproviantierungstransporte, überhaupt den Handelsverkehr auf der Donau ermöglichen und erleichtern sollte, und der die Kontrolle über den ganzen Donauverkehr oblag, unterstand allerdings auch weiterhin der Aufsicht durch den Oberkommandierenden der französischen Orient-Armee, war also vorerst eine rein militärische Organisation.

Im einzelnen war der Kommission als Aufgabe zugewiesen:

1. durch Ausgabe von Geleitbriefen eine zusammenhängende ununterbrochene Schiffahrt auf allen drei Abschnitten, von Preßburg bis zur Mündung, zu ermöglichen,
2. des weiteren, soweit dies nötig und möglich sein sollte, für die Instandhaltung des Donauschiffsparkes Sorge zu tragen,
3. die Wiederherstellung bezw. Ausbesserung der durch die kriegerischen Ereignisse zerstörten oder beschädigten Telegrafen- und Telefonleitungen in die Hand zu nehmen.

Obwohl die Interalliierte Kommission zu dieser Zeit noch eine Art Zweigstelle des Oberkommandos der alliierten Orient-Armeen war, wurde ihr doch im Interesse einer beschleunigten Erledigung der dringlichen Arbeiten die Befugnis zugestanden, direkt mit der zuständigen Verkehrsabteilung des Obersten Wirtschaftsrates in Paris zu verkehren. Zum Präsidenten der Interalliierten Donaukommission wurde Admiral Troubidge, bislang Chef des „Commandement du Haut-Danube“ ernannt. Der Sitz der Kommission wurde nach Eintritt ruhiger Verhältnisse in Ungarn im Laufe des Jahres 1919 von Belgrad nach Budapest verlegt.

Die provisorische Regelung der Donaufrage (durch die telegrafische Anweisung des Obersten Wirtschaftsrates vom 19. Mai 1919) fand ihre definitive Festlegung in der Ordre des Oberkommandierenden der alliierten Orient-Armeen vom 25. August 1919, der „Charte de la Commission Interallié du Danube“, wie sie genannt wurde.

Nach Artikel 2 dieses Statuts setzte sich die Interalliierte Donaukommission zusammen aus je einem Vertreter Englands, Amerikas, Frankreichs, Italiens, Rumäniens, des Königsreichs der Serben, Kroaten und Slowenen, sowie der Tschecho-Slowakei.

Bis zur endgültigen Aufteilung des Schiffsparkes, die durch das gemäß den Bestimmungen der verschiedenen Friedensverträge einzusetzende Schiedsgericht vorgenommen werden sollte (und später unter dem Amerikaner Hines stattgefunden hat), konnte die Kommission über die durch die alliierten und associierten Armeen erbeuteten, beschlagnahmten oder sonstwie aufgebrachten Schiffe der Mittelmächte, die sich auf der Donau befanden, ohne einem regulären Schiffahrtsunternehmen einer der in der Kommission vertretenen Mächte anzugehören, frei verfügen (Artikel 3a). Diese Schiffe verkehrten dann unter der interalliierten Flagge. Als solche hatte die Interalliierte Donaukommission in Anlehnung an ihren bereits internationalen Charakter die Flagge des Völkerbundes angenommen (horizontale Streifen blau-weiß-blau, mit einem gelben Anker in liegender Stellung auf dem weißen Streifen; der Anker ist durchschlungen von den drei Initialen C. I. D. in blauer Farbe).

Alle Schiffe, deren Eigentumszugehörigkeit nicht bestritten war und die sich derzeit in der Verfügungsgewalt der Kommission befanden, sollten ihren rechtmäßigen Eigentümern zurückgegeben werden. Diejenigen Fahrzeuge, deren Eigentumszugehörigkeit bestritten war, unterstanden vorläufig gemäß Artikel 3b auch weiterhin der Verfügungsgewalt der Interalliierten Donaukommission.

Die Ordre vom 25. August 1919 hebt ausdrücklich hervor, daß mit der Schaffung der Interalliierten Donaukommission die militärischen Kommandos der 3 Donauabschnitte weiter bestehen bleiben und deren Befugnisse „au point de vue militaire“ der Interalliierten Kommission nicht zugefallen seien. Außerdem behielt sich der Oberkommandierende der Interalliierten Orientarmeen für den Fall etwa noch notwendig werdender militärischer Operationen das Recht vor, sämtliche Schiffahrtsbetriebsmittel für seinen Gebrauch in Anspruch zu nehmen.

III. Die Interalliierte Donaukommission als wirtschaftliche Institution.

Erst als die Arbeiten der Pariser Friedenskonferenz einem gewissen Abschlusse zuneigten, wurde dem unerquicklichen Zustand des Nebeneinanderbestehens verschiedener Organisationen, deren Kompetenzen und Aufgaben für die Regelung der Donauschiffahrtsverhältnisse zwar abgegrenzt waren, praktisch aber dennoch zuweilen ineinander übergriffen und so Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten gaben, ein Ende gemacht, und zwar durch die Order des Generals Franchet d'Esperey vom 1. 2. 1920. Die verschiedenen militärischen Donaukommandos der alliierten Armeen wurden aufgehoben. In Zukunft sollte nur noch „die Interalliierte Donaukommission als einziges interalliiertes Organ befugt sein, sich ausschließlich mit der Regelung der Donau-Schiffahrtsverhältnisse

zu befassen". Mit der Unterzeichnung der Friedensverträge auch durch Oesterreich-Ungarn — der Friedensvertrag mit Deutschland war bereits am 28. Juni 1919 unterzeichnet und am 16. Juli 1919 durch Deutschland ratifiziert worden — schien es an der Zeit, unter Zurückstellung der militärisch-strategischen Organisation des Donauverkehrs positive Grundlagen für die Entwicklung und Ausgestaltung eines friedenswirtschaftlichen, zwischenstaatlichen Donauhandels zu schaffen. Dies war aber nur möglich im Rahmen einer rein wirtschaftlichen, von jeder militärischen Behörde unabhängigen Organisation: Eine solche sollte die Interalliierte Donaukommission in Zukunft sein.

In ihrer praktischen Auswirkung auf die Organisation und Gestaltung des Donauverkehrs waren die Beratungen und Beschlüsse der Pariser Friedenskonferenz schon bisher unverkennbar. Seit dem 1. 2. 20 kann in der Interalliierten Donaukommission das, wenn auch nur mittelbare Organ zur Ausführung der Bestimmungen der einzelnen, bereits ratifizierten Friedensverträge und somit die Brücke zu der in den Friedensverträgen vorgesehenen Internationalen Donaukommission gesehen werden.

Mit dem Inkrafttreten der Friedensverträge finden wir an den Ufern der Donau Staatengebilde, die sich in zwei große Lager teilen: Den neuentstandenen Nationalstaaten Tschecho-Slowakei und Jugoslawien, die, im Gefühle ihrer eigenen Kraft, jede fremde Einmischung als einen Eingriff in ihre nationale Souveränität zurückwiesen und die an der Internationalisierung des Donauweges kein allzugroßes Interesse zu hegen schienen, stehen gegenüber die in den Friedensverträgen wehrlos und ohnmächtig gemachten Staaten, die ihre Zukunft durch bedingungslose Unterzeichnung der ihnen vorgelegten Verträge besiegelt hatten und die in der Internationalisierung der Donau ein Gegengewicht gegen die durch die Zerstückelung des Donaugebietes ihrer nationalen Schiffahrt entstandenen Nachteile erhofften.

Da der Interalliierten Donaukommission immer noch die Regelung des gesamten Donauverkehrs oblag, war es den Nicht-Uferstaaten der Entente, die ohne Zweifel in der Kommission die führende Rolle spielten, in die Hand gegeben, die Internationalisierung des Donauweges in dem Geiste anzubahnen und durchzuführen, in dem sie gedacht war.

Es muß anerkannt werden, daß die Interalliierte Donaukommission die Plattform gewesen ist, von der aus die Internationalität, wenn auch nur ganz allmählich, in den Dienst der allgemeinen Schiffahrtsfreiheit und somit in den Dienst des Wiederaufbaues gestellt werden konnte. In diesem Sinne wirkte vor allem der Präsident der Interalliierten Donaukommission, Sire Herbert Troubidge. „Unsere Kommission," so fährt er in der 1. Nummer des Amtlichen Organs der Interalliierten und später Internationalen Donaukommission, des „Le Danube International", dessen amtliche Berichte auch vorzugsweise als Quelle für vorstehende Abhandlung gedient haben, aus, „ist kein politisches Instrument, und ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß alle Vertreter eins sind mit mir in der Ueberzeugung, daß es eine Ungehörigkeit wäre, sich der Donau als politischen Machtmittels zu bedienen (Comme d'un moyen politique de repressailles)".

(Fortsetzung folgt.)

Neuland „Obere Donau".

Von Architekt Götz, Neuburg a. D.

Vor etwa 50 Jahren verschwand von der oberen Donau zwischen Kelheim und Donauwörth das Dampfschiff, das bis dahin den kleinen Anliegerstädtchen Personen- und Frachtenverkehr vermittelt hatte. Die Schiffahrt war der neueröffneten Eisenbahn unmittelbar gewichen. Seitdem kamen noch vereinzelt bis etwa 1905 Flöße aus der Iller, später sog. „Ulmer Schachteln" — Ruderboote für Gesellschaftsreisen — von Ulm oder andere Fahrzeuge ohne Bedeutung für den Verkehr die Donau herabgeschwommen. Im ganzen aber war's stiller geworden auf dem sonst so schönen Strom. Nicht ganz schuldlos sind daran auch Korrektionsbauten, die den Stromlauf zum Teil recht wesentlich verkürzten und die Strömung dadurch allzusehr beschleunigten, den Wechsel zwischen Hoch- und Niederwasser in einer Weise verschärften, der die Donau den Spitznamen einer „schwäbisch-bayerischen Dachrinne" verdankt, und damit schließlich auch die überreichen Kiesgeschiebe in schwer kontrollierbare Bewegung brachten. — Stromaufwärts zu fahren, wurden zuletzt noch ein paar sog. „Versuchs- oder Studienfahrten" mit ungeeigneten Mitteln unternommen und dadurch die Sache mehr geschädigt als gefördert. Einmal war es ein Motorboot für etwa 120 t aus dem Ludwigskanal mit einem 40 PS-Motor, das gerade im ruhigen Wasser schwerfällig und schleppenden Ganges vorwärts kam, — gegen die Strömung der Donau mit aller Macht ankämpfen mußte, um in der Stunde gerade noch einen (1) Kilometer zu zwingen und bei einigen Stromschnellen 6 bis 8 lebendige Pferde zur Nachhilfe brauchte! Böse Menschen behaupten sogar, dieser Mißerfolg sei von gewissen Kreisen beabsichtigt gewesen, die von der Kleinschiffahrt oberhalb Regensburg eine Durchkreuzung ihrer anders gerichteten Pläne fürchten zu sollen glaubten. —

Heute ist endlich eine Wendung im Schicksal unserer Donau im Gange; noch langsam, aber nichtsdestoweniger sicher kommt neues Leben über das Wasser gezogen. In erster Linie hat das Faltboot sich die Strecke bis Ulm erobert und vielen wieder die Schönheit einer Fahrt hier gezeigt. Rasch wächst die Zahl der Donaupaddler. Vor kaum fünf Jahren wußte die Presse es noch als ein Ereignis zu melden, wenn da oder dort einmal so 'n kleines Ding vorübergekommen war. Jetzt sind sie unsere täglichen Gäste und z. B. am Pfingstsonntag d. J. konnten wir hier in Neuburg etwa 400 durchfahrende Paddler zählen. Für Ingolstadt, Kelheim wird sich die Zahl weiter erhöht haben.

Nach dem Paddel- oder Faltboot taucht jetzt das Motorboot für Personenbeförderung auf. Zwischen Regensburg und Kelheim bezw. in der Umgebung dieser beiden Städte verkehren solche mit gutem Erfolg bereits seit Mitte Mai dieses Jahres. Und bis diese Zeilen gedruckt sind, wird ein weiteres seine täglichen Pendelfahrten auf der Strecke Neuburg—Donauwörth eröffnet haben. Der Bau des letzteren, das besonders schön und für die Fahrt gegen den Strom zweckmäßig gestaltet ist, geht seiner Vollendung entgegen.

So kann man wohl mit Sicherheit rechnen, daß im nächsten Jahre bereits bis hinauf nach Ulm der Verkehr lückenlos wird eingerichtet sein. Teils ist es ein geschäftliches Bedürfnis, Ortschaften anzuschließen, denen eine geeignete Bahnverbindung fehlt, teils ist die Landschaft mit malerischen Städtchen, alten Burgen und Ruinen, mit hangenden Wäldern und sonnigen Auen so reizvoll, daß eine Fahrt hier kaum weniger begehrenswert sein dürfte als am Rhein oder auf den oberbayerischen Seen. Und dazu bietet uns jetzt die Motorboot-Industrie herrliche,

flachgehende Schnellboote, daß es auch stromauf zu fahren eine Lust sein muß.

Ein weiterer Schritt vorwärts ist unausbleiblich: Die Motorboote werden immer mehr gezwungen sein, im Lokalverkehr zwischen den von der Bahn vernachlässigten Plätzen auch Frachtstücke mitzunehmen, und wieder wird zweifellos die Industrie ihre Aufgabe lösen und den hierfür geeigneten Bootstyp recht bald herstellen. — Warum aber dann nur Lokalverkehr? Was schon im Wasser schwimmt, wird man dort nicht früher fortnehmen, als der Weg zum Ziele dazu zwingt. So wird die Kleinschiffahrt in wenigen Jahren zur Tatsache geworden sein; — vielleicht bis Donauwörth, soweit die Wasserstände ohne weiteres das 150- bis 200-Tonnenschiff zulassen, — oder bis Augsburg, da ja am Lech entlang schon schiffbare Kanäle jetzt die Kraftwerke verbinden, — vielleicht aber auch vollends hinauf bis Ulm, wenn dort kleine Hilfen mindestens für dieselben Schiffsgrößen das Wasser schaffen lassen.

Die Kleinschiffahrt aber betrachte ich als das beste, wenn nicht das einzige Mittel, als den Vorläufer und Wegbereiter zur Großschiffahrt, für die uns vorläufig und für noch ein paar Jahrzehnte die Mittel fehlen. Bis dahin wird uns die Kleinschiffahrt zweifellos gute Dienste leisten, besonders den kleinen Städtchen, denen das 1200- und 1500-Tonnenboot doch wohl nur Schauobjekt von der Ferne wäre ohne unmittelbaren Nutzen. Ueberall wird sich Handel und Industrie etwas heben, oder neue Unternehmungen werden sich ansiedeln können. Auch die Zubringerlinien der Eisenbahn werden jedenfalls eher ausgebaut, als wenn unsere Donau noch tot bliebe.

Fast noch höher als die wirtschaftlichen Werte, die unserer Gegend erwachsen, möchte ich es anschlagen, daß mit der Gewinnung von Neuland der Schiffahrt und des Verkehrs überhaupt jeweils eine gewisse Dezentralisierung unserer Ansiedlung, unserer Bevölkerung einhergeht. Diese aber ist es, welche wir an erster Stelle zum Wiederaufbau unserer Volkskraft und Volksgesundheit brauchen; diese ist es, die den Menschen wieder näher der Natur bringt und ihm daher die im Großstadtleben verlassenen Heilquellen für Leib und Seele wieder finden läßt.

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Neue Mitglieder. Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (siehe Heft 10, Seite 274) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Bergmann-Elektrizitätswerke, Aktiengesellschaft, Berlin N. 65, Seestr. 63/67.
2. Handelskammer Heilbronn, Heilbronn a/N.
3. Handelskammer für den Kreis Konstanz, Konstanz, Schützenstr. 8a.
4. Handelskammer Ravensburg, Ravensburg.
5. Der Kreisausschuß Stade, Stade, Beim Reithause 3.
6. Ministerstoo Verejyck Praci Praha — Smichov, Preslova ul. i. 6. (Ministerium für öffentliche Arbeiten der Tschechoslowakischen Republik), Prag, V.
7. Nautischer Verein zu Königsberg, e. V., Königsberg/Pr., Brahmsstr. 11.

Einzelmitglieder:

1. Ashoff, Dr. ing. e. h., Wilhelm, Altena/Westf., Haus Lenneburg.
2. Beuchelt & Co., Grünberg/Schles., Postplatz.
3. Blume, Carl Hans, Magdeburg, Hersdorferstr. 8.
4. Brandl, Ing., Ludwig, Ministerialrat und Baudirektor der Donau-Reg.-Kommission, Wien I, Stubenring I.
5. von Brünneck, Landeshauptmann der Provinz Ostpreußen, Königsberg/Pr., Landeshaus Königstr. 28/31.
6. Breitenfelder, Oberbaurat, Ing. im Amt d. n. ö. Landesregierung, Departement B-II/B., Wien, Herrengasse Nr. 11.
7. Deichmann, C. Th., Bankier, Köln a/Rh., Deichmannhaus.
8. von Dorsten, Friedrich Wilhelm, Civiling., Schiffs- und Maschineninspektor des „Germanischen Lloyd“. Mannheim-Freudenheim, Schützenstr. 24.
9. Düsseldorfer Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Düsseldorf, Breitestr. 8.
10. Emder Schiffsausrüstungs G. m. b. H., Emden, Hauptpost.
11. Großkraftwerk Stettin Akt.-Ges., Stettin, Französische Straße 1.
12. Groth, Wilhelm, Regierungsbaurat, Minden i/Westf., am hohen Ufer 1.
13. Hartmann, Friedrich, vorm. J. Kerschgens, Assekuranz und Havarie-Büro, Mannheim, B. 5. 19.
14. Heidlauff, Max, Kommerzienrat, Präsident der Handelskammer für den Kreis Offenburg, Lahr i. B.
15. Hilger, Geh. Bergrat, Dr. ing. h. c., Zitzschewig, Bez. Dresden, Haus Kynast.
16. Hoffmann, Leberecht, Generaldirektor, Vorsitzender der Handelskammer für Lippe-Detmold, Bad Salzuflen.
17. Jeidels, Dr. O., Berliner Handelsgesellschaft, Berlin W. 8, Behrenstr. 32/33.
18. Kathreiner's Malzkaffee-Fabriken G. m. b. H., Frankfurt a/Oder, Küstrinerstr. 7/9.
19. von Knözingen, Staatsrat, Präsident der Regierung von Oberbayern, München II, Maximilianstr. 14.
20. Köngeter, Eugen, Generaldirektor, Düsseldorf, Breitestraße 64.
21. Mayer, Xaver, Dr.-Ing. e. h., Dipl.-Ing., Stadtrat, Stettin, Französischestr. 1.
22. Meuser, Wilhelm, Hafendirektor der Stadt Breslau, Breslau, Kletschkantstr. 50.
23. „Neska“, Niederländisches Schiffahrtskontor, Akt.-Ges., Frankfurt a/M., Westhafen, Postschließfach 159.
24. Poensgen, C. R., Kommerzienrat, Präsident der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf, Düsseldorf, Jägerhofstr. 7.
25. Selbach, Walter, Direktor des Ruhrtalsperrenvereins, Essen, Kronprinzenstr. 37.
26. Wolf, Gustav, Mechanische Hanf- und Drahtseilfabrik, Gütersloh.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Eintragungen von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung. Auf Grund des Ergebnisses einer an die Körperschaften der verschiedenen Stromgebiete ergangenen Rundfrage hat der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt beim Reichsjustizministerium den Antrag gestellt, eine Verlängerung des 2. Gesetzes über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 29. März 1923 im Interesse der Befriedigung des dringendsten Kreditbedürfnisses der deutschen Binnenschiffahrt herbeizuführen.

Stellungnahme zum Nottarif des Reichsverkehrsministers. Der Reichsausschuß hat in einer Eingabe an den Reichsverkehrsminister seine Bedenken gegen eine erfolgversprechende Auswirkung des Nottarifes (10%ige Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben für eine Reihe von Lebensmitteln) Ausdruck gegeben. Nach Ansicht des Reichsausschusses dürfte der Nottarif in seiner jetzigen Fassung nicht ausreichend sein, den in ihn gesteckten Erwartungen, zum Preisabbau beizutragen, in befriedigendem Maße gerecht zu werden. Der Reichsausschuß hält vielmehr für unbedingt notwendig,

1. eine über 10% hinausgehende Ermäßigung,
2. Aufhebung der Beschränkung des Nottarifes auf Lebensmittel,
3. Aufhebung der Befristung (auf 31. Dezember 1925),
4. für den Fall, daß vorgenannten Anträgen nicht sofort stattgegeben werden kann, zumindestens Ausdehnung des Nottarifes auch auf Zucker.

Europäische Eichkonvention. Der vom Verkehrsausschuß des Völkerbundes eingesetzte Unterausschuß für Binnenschiffahrt hat in einer in Paris vom 7. bis 11. Mai 1925 abgehaltenen Tagung den Entwurf einer Vereinbarung über die Eichung von Binnenschiffen aufgestellt, welcher einer am 20. November 1925 zusammentretenden europäischen Eichkonferenz zur Beratung und Beschlußfassung unterbreitet werden soll. Der Entwurf der Eichkonvention liegt zurzeit dem Reichsausschuß zur Begutachtung vor.

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Brandenburgischer Oderverein, Frankfurt a. d. Oder.

Ausschuß-Sitzung. Ende September fand in Frankfurt a. O. die Ausschußsitzung des Brandenburgischen Odervereins statt. Der Bericht über die Geschäftsführung ergibt, daß die Tätigkeit des Vereins zusammen mit den gleichartigen Vereinen in Schlesien und Pommern vor allem nach der Richtung gegangen ist, für die Durchführung des Baus des Staubeckens von Ottmachau zu sorgen. Das Reich hat inzwischen ein Neubauamt für das genannte Staubecken eingerichtet. Auch die Anregungen und Beschwerden des Brandenburgischen Odervereins wegen des Zustandes der Oder unterhalb Küstrins haben Erfolg gehabt. In der Nähe von Küstrin, in der Oder wie in der Warthe, sind umfangreiche Baggerungen vorgenommen worden. Auch die Wünsche wegen der Ausgestaltung von Brücken im mittleren Odergebiet haben Berücksichtigung gefunden. Die große Eisenbahnbrücke bei Schwetig befindet sich schon im Umbau. Das Reichsverkehrsministerium hat sich inzwischen auch mit der Reichsbahngesellschaft über den Neubau der Küstriner Eisenbahnbrücke geeinigt, die infolge ihrer zu tiefen Lage ein schweres Verkehrshindernis war. Sie soll jetzt wesentlich höher gelegt werden. Mit Befriedigung wurde die Nachricht aufgenommen, daß für Oberschlesien der Neubau bezw. die Ausgestaltung des Klodnitz-Kanals zu einer Großschiffahrtsstraße geplant ist, wodurch der Weg für die Schiffahrt bis in das oberschlesische Bergwerksgebiet frei wird. Dafür ist allerdings Voraussetzung die Fertigstellung des Ottmachauer Staubeckens. Die tschechische Forderung nach einem eigenen Anlegeplatz in Cosel ist als unbegründet erachtet worden. Hierdurch würde für die deutsche Schiffahrt die Bewegungsfreiheit in dem ohnehin sehr knappen Hafenbecken von Cosel noch mehr eingeengt werden. Beim Oderbund soll deshalb ein Protest gegen die tschechischen Wünsche angeregt werden. Das Reichsverkehrsministerium soll gebeten werden, eine genaue Statistik über die Größe der Oderflotte anzulegen. Alsdann kam der Stand der Internationalisierung der Oder, Warthe und Netze zur Sprache. Bei Warthe und Netze ist es noch fraglich, bis wohin diese Ströme internationalisiert werden sollen. Das Gutachten des Völkerbundes, daß die Warthe bis oberhalb Posens, die Netze bis Usch als international anzusehen sind, ist von Polen strikt abgelehnt worden. Die Regelung liegt nunmehr dem Schiedsgericht im Haag ob. Deutschland müsse darauf hinwirken, daß die Internationalisierung der beiden Flüsse weit über die vom Völkerbund vorgesehenen Grenzen ausgedehnt wird. Der Schiffahrt jedes Staates, also auch der deutschen, muß es möglich sein, bei der Netze bis zum Goplosee, bei der Warthe bis Sieradz zu gelangen.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Schifferbörse in Berlin. In seiner am 4. November 1925 stattgefundenen Sitzung hat sich der Verband gegen die geplante Errichtung einer Schifferbörse in Berlin ausgesprochen. Die Schiffahrt verspricht sich von einer solchen Einrichtung keine praktischen Vorteile. Ein Vergleich mit der Duisburger Börse läßt sich nicht aufstellen, da in Berlin als dem Schnittpunkt des mitteldeutschen Stromgebietes die Verhältnisse wesentlich anders gelagert sind als beim Rhein.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V., Duisburg.

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender 1926. Ende dieses Jahres erscheint in der literarischen Abteilung in zweiter Auflage der

Westdeutsche Schiffahrts- und Hafenkalender 1926.

Das in der ersten Auflage enthaltene Merkmal ist eingehend durchgearbeitet, verbessert und ergänzt worden. Die neue Reichsverordnung über die Wasserstraßenbeiräte hat Berücksichtigung gefunden; je ein Mitgliederverzeichnis des Rhein-, Donau-Main- und des Weser-Ems-Wasserstraßenbeirates sind ebenfalls aufgenommen worden. Wichtig sind ferner die neuen, seit Juli dieses Jahres in Kraft befindlichen Bestimmungen über die Rheinschifferpatente, die von den in der Zentralkommission vertretenen Staaten im Laufe des ersten Halbjahres 1925 ratifiziert wurden. Die Angaben über die örtlichen Verhältnisse, Brücken, Fähren und Schleusen in den einzelnen Stromgebieten sind nochmals von den zuständigen amtlichen Stellen überprüft worden.

Es wird gebeten, Bestellungen an die Rheinverlagsgesellschaft m. b. H. in Duisburg aufzugeben. Der Preis des Kalenders beläuft sich auf 5,50 Mark, bei Bestellungen bis zum 25. November auf 5 ℳ.

Rheinschifferpässe im Verkehr mit Belgien. Nach Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums hat sich nunmehr auch die belgische Regierung dem zwischen Deutschland, Frankreich, der Schweiz und den Niederlanden bestehenden Abkommen über die Beseitigung des Sichtvermerkszwanges im Rheinverkehr zwischen den genannten Ländern und die Einführung der Rheinschifferpässe angeschlossen. Das zwischen den erstgenannten Staaten vereinbarte Verfahren findet nunmehr auch auf den Verkehr mit Belgien Anwendung — Die lebhaften Bemühungen des Vereins um eine einheitliche Regelung der Paßfrage für das Schiffspersonal haben damit vollen Erfolg gehabt.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Nov. Zu Anfang des Berichtsmonats trat ein weiterer Rückgang des Wasserstandes ein, so daß die Tauchtiefe ab Breslau auf 1,18 m herabgesetzt werden tiefe am 23. Oktober auf 1,28 m und am 26. Oktober auf 1,50 m heraufgesetzt werden. Die gesamte auf der oberen Oder versommerte Talschiffahrt ist hierdurch flott geworden, hat restlos Breslau passiert und dürfte auch ihre Zielpunkte erreichen. — Im Untergraben der Schleuse mußte. Erst in der zweiten Oktoberhälfte war ein Wasserwuchs zu verzeichnen. Obwohl die Vollschiffigkeit der Oder noch nicht erreicht wurde, konnte doch die Tauch-Ransern ist in der Nacht zum 1. Oktober ein großer Dampfer infolge plötzlichen Abfallens des Staues umgekantet und voll Wasser gelaufen. Ein weiterer Unfall ereignete sich am 4. Oktober, indem ein mit Gütern und Lebensmitteln beladener, von Hamburg nach Breslau unterwegs befindlicher Kahn bei Glogau auf Grund ging. In beiden Fällen wurde die Schiffahrt nicht behindert. — Die Erzübernahmen in Stettin waren infolge Raummangels gering; eine Belebung dürfte jedoch, wenn die jetzt zu Tal gekommenen Kähne leer geworden und für Bergladung verfügbar sind, zu erwarten sein. — Hamburg ist mit Kohlenverladungen nach Berlin reichlich beschäftigt, dagegen ist das Interesse für Oderstationen sehr gering. — Havel und Elbe sind weiter vollschiffig.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 9. Nov. Im Berichtsmonat war der Kohlentransport von Hamburg nach Berlin lebhafter. Mehl- und Getreideverladungen bewegten sich in mäßigen Grenzen. Der Eilverkehr Magdeburg—Berlin ließ in Anbetracht der geringen Mehl- und Zuckertransporte zu wünschen übrig. Von der Oder zog der Verkehr infolge Wasserwuchs etwas an. Etwa 200—300 Kähne, die festlagen, konnten die Reise fortsetzen, jedoch ist das Wasser bereits wieder im Fallen.

In Stettin war infolge der lebhaften Erzverladungen Kahnraummangel; durch Frost in Schweden werden jedoch die Erzverladungen nachlassen. In der Märkischen Baumaterialienschiffahrt ist die Beschäftigung zurzeit zufriedenstellend. Der verfügbare Kahnraum ist voll beschäftigt. In Zehdenick war sogar z. T. Kahnraummangel. Während in früheren Monaten die Schiffer 3—4 Wochen auf Ladungen warten mußten, ist heute durchschnittlich Kahnraum nur für etwa zwei Tage vorhanden.

Elbe.

Hamburg, 4. November. Anfang Oktober zeigte der Flußfrachtenmarkt zunächst rückgängige Tendenz, da die Nachfrage nach Kahnraum nur sehr schwach war, und auch die Verschlechterung des Wasserstandes, die so weit ging, daß die Kontraktgrenze von + 80 cm am Magdeburger und ÷ 150 cm am Dresdner Pegel unterschritten wurde, vermochte einen Einfluß nicht auszuüben. Das Bild änderte sich aber um die Monatsmitte, als starke Nachfrage nach Kahnraum infolge bedeutender Kohlenankünfte in Hamburg einsetzte und gleichzeitig die Mittel- und Oberelbe Kahnraum zwecks Abfuhr von Kalisalzen und Zucker für den Export benötigte. Der Markt wurde infolgedessen sehr fest und behielt diese Tendenz bis heute bei, woran auch der Eintritt wesentlich günstigerer Wasserstandsverhältnisse nichts ändern konnte.

Schon in unserem letzten Bericht haben wir darauf hingewiesen, daß die Herbstjahreszeit Nachteile für die Schiffahrt im Gefolge hat, die an sich frachtverteuernd wirken, und je weiter die Jahreszeit fortschreitet, umsomehr muß natürlich auch mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß Eintritt von Frost die Schiffahrt behindert. Zwar ist die Witterung in Deutschland überall milde, aber man weiß, wie schnell ein Umschlag eintreten kann und daß 8—14 Tage starken Frostes schon zu erheblichen Störungen führen können.

Magdeburg, 3. November. I. Unterelbe. Das Bergelbegeschäft war auch in der ersten Hälfte des Oktober infolge geringer Güterzufuhren sehr schwach. Da auch Schiffsräume immer reichlich vorhanden waren, konnten bessere Frachten nicht erzielt werden. Mitte des Monats setzten anhaltende und starke Kohlenverladungen von Hamburg nach Berlin ein, was vielen Privatschiffern Veranlassung gab, zu hohen Anteilfrachten Kohlenladungen nach Berlin zu übernehmen. Da auch leerer Raum seitens der Schiffseignergenossenschaft Hamburg für Ammoniakladungen nach Magdeburg abgegeben wurde, waren die in Hamburg befindlichen Raumreserven schnell verbraucht. Trotz des an sich geringen Bergelbegeschäfts machte sich in der zweiten Hälfte Oktober in Hamburg Raumknappheit bemerkbar, die zu einer Festigung der Anteilfrachten und im Zusammenhange hiermit auch der Flußfrachten im Elbeverkehr führte. Einen nennenswerten Einfluß wird die viel zu spät einsetzende Frachtenbelebung auf die höchst ungünstigen Jahresergebnisse der Elbeschiffahrtsunternehmungen aber nicht ausüben können.

Der Wasserstand der Elbe war in den ersten zwei Dritteln des Monats leicht zurückgehend, blieb jedoch immer noch unter 150 cm unter Null am Dresdner Pegel. Im letzten Drittel trat infolge von Niederschlägen im oberen Elbegebiet eine Besserung des Elbewasserstandes ein. Es wurden am Dresdner Pegel notiert: am 1. 10. 124 cm unter Null, am 16. 10. 146 cm unter Null, am 26. 10. 72 cm unter Null.

Die Getreideverladungen nach Berlin waren unbedeutend. Die Kohlenverladungen nach Berlin waren reichlicher und belebten sich noch in der zweiten Hälfte des Berichtsmonats.

Für Verladungen nach der Mittelelbe kamen vorwiegend Getreide, Kopra, Schwefelkies, Salpeter, Kohlen, Futtermittel in Frage, während nach den Umschlagsplätzen des Freistaates Sachsen und der Tschechoslowakei Getreide, Kopra, Palmkerne, Schwefelkies, Salpeter, Phosphat, Erdnüsse, Mehl, Harz, Asphaltsteine, Fette und Oele verschifft wurden.

Die Nebengebühren in Hamburg gelangten nach der von den Elbeschiffahrtsunternehmungen am 1. Sept. d. J. aufgestellten Nebengebührenliste zur Erhebung, soweit mit Rücksicht auf die geringe Beschäftigung im Hamburger Hafen und den damit scharf in Erscheinung tretenden Wettbewerb Ermäßigungen nicht zugestanden worden sind.

II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Ueber Magdeburg wurden nach Hamburg ca. 6000 t Steinsalz, 4000 t Sacksalz und 4500 t Weizen verladen. Der Stückgutverkehr war gegen die Vormonate leicht belebt. Der Umschlag über die übrigen mittelelbischen Häfen war zum Teil recht lebhaft. Die Verladungen an sogenanntem Leunasalpeter über Aken erreichten erheblichen Umfang. Das ganze Geschäft wurde aber behindert durch eine sehr empfindliche Kahnknappheit. Es macht sich immer wieder das Mißverhältnis zwischen Berg- und Talverfrachtungen geltend. Noch immer fehlt es an Importgütern, die den Wasserweg von Hamburg nach der Mittelelbe benutzen. Infolgedessen tritt, sobald die Talverladungen etwas stärker einsetzen, sofort ein Mangel an Kahnraum ein, der nur durch kost-

spielige Leerschleppungen wieder ausgeglichen werden kann. Um Kahnraum nach der Mittelelbe heranzuziehen, mußten am 10. Oktober die Frachten leicht erhöht werden.

Die Wasserstände waren im Berichtsmonat relativ günstig. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. Oktober 94 cm, am 14. Oktober 68 cm und stieg alsdann regelmäßig bis zum 26. Oktober auf plus 170 cm. Vorläufig ist mit vollschiffigem Wasser zu rechnen, sodaß der Kahnraum, soweit er zur Verfügung steht, vollbeladen werden kann.

b) Berggeschäft: Die Salzverladungen nach Böhmen nahmen ihren Fortgang. Außerdem wurde Zucker neuer Ernte nach sächsischen Umschlagsplätzen zur Verschiffung gebracht. Auch im Berggeschäft machte sich der Mangel an Kahnraum empfindlich bemerkbar.

III. Oberelbe. Das Berggeschäft nach sächsischen Umschlagsplätzen war in der ersten Hälfte des Monats Oktober noch sehr schwach. Der Talverkehr wickelte sich in dem ungefähren Umfange des Vormonats ab. Der Export von böhmischen Elbehäfen hat weiterhin nachgelassen. Gegen Ende des Berichtsmonats setzten die Zuckerverladungen wieder ein, sodaß für die nächste Zeit wieder mit einer stärkeren Beschäftigung gerechnet werden kann. In der Hauptsache kamen talwärts zur Verladung: Bretter, Malz, Zellulose, Hohl- und Tafelglas. Unter den Berggütern sind besonders zu nennen: Phosphat, Boraxkalk, Schwefelkies, Salpeter, Roheisen, Rostbrände, Asphalt, Rohöl, Oelfrüchte, Ueberseehölzer, Korkholz, Reis, Mehl.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 6. Nov. Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen war in der Fahrt Ruhrbezirk—Emden zufriedenstellend, da die Kohlentransporte gegenüber dem Vormonat sich etwas belebt haben. Dagegen ist ein sehr starker Rückgang in den Erzverladungen zu verzeichnen. Es wurde im Oktober nur etwa die Hälfte der Menge der Vormonate verladen. Die Reedereien waren daher gezwungen, einen großen Teil ihrer Kähne leer zu den Zechenhäfen schleppen zu lassen. Die Beladung an den Zechenhäfen war im allgemeinen normal, doch ließ sie bei den Spezialsorten zeitweise zu wünschen übrig. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete reibungslos. Der Verkehr von und nach Hannover war im allgemeinen gut. Kohlenverladungen hielten sich auf der Höhe des Monatsdurchschnitts. In der Fahrt von Hannover machte sich besonders das Einsetzen der Kali- und Salztransporte bemerkbar. Dagegen sind auch hier die Erzverladungen etwas zurückgegangen. Die Umschlagsbetriebe in den Dortmunder Häfen waren entsprechend dem starken Rückgang an Erzankünften bedeutend weniger beschäftigt als im Vormonat, da auch die Erztransporte über Rotterdam stark zurückgegangen sind. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: In der Zeit vom 1. bis 31. Oktober 1925 sind im Dortmunder Hafen angekommen 329 beladene, 47 leere Schiffe und 131 Schleppdampfer mit 189 298 t Ladung, davon 177 677 t Erz. Abgegangen sind 144 beladene, 287 leere Schiffe und 131 Schleppdampfer mit 71 867 t Ladung, davon 39 691 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Oktober belief sich auf 261 165 t gegen 266 455 t im Oktober 1924. Der Gesamtgüterumschlag in der Zeit vom 1. 1. 25 bis 31. 10. 25 belief sich auf 2 871 258 t gegen 1 630 864 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Hannover: Im Monat Oktober sind in den hannoverschen Häfen eingegangen 196 Kähne mit 81 770 t Ladung, davon 76 727 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 188 Kähne mit 84 386 t Ladung, davon 24 000 t Erz, 34 000 t Kali, 10 000 t Salz und 10 000 t Zucker. Die Eingänge in den hannoverschen Häfen sind mithin um 10 944 t und die Ausgänge um 22 479 t gegenüber dem Vormonat gestiegen.

Hafen Emden: Im Monat Oktober sind in Emden angekommen 18 Dampfer mit 107 996 t Erz, 3 Dampfer mit Stückgut von Hamburg, 1 Dampfer mit Holz von Leningrad, 2 Dampfer und 1 Segler mit 1500 t Getreide, 1 Seeleichter mit 551 t Reis von Hamburg und 2 Dampfer mit Steinen. Leer liefen 29 Dampfer und Seeleichter ein. Außerdem bunkerten auf der Durchreise 25 Dampfer im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen 85 000 t Kohlen, Koks und Briketts mit 16 Dampfern und 37 Seeleichtern; 1880 t Teeröl mit 2 Dampfern, 1 Dampfer mit 150 t Kohlen und 1 Dampfer mit 70 t Eisen. Leer verließen 22 Dampfer und Seeleichter den Hafen.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen wurden im Oktober umgeschlagen: an Brennstoffen 183 606,5 t, an sonstigen Gütern 1 987,4 t, mithin insgesamt 185 593,9 t gegen 162 323,4 t im Vormonat. Im Osthafen wurden umgeschlagen: an Brennstoffen 396,4 t, an sonstigen Gütern 5184,9 t, mithin insgesamt 5581,3 t gegen 7257,8 t im Vormonat.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Nov. Die gespannte Wirtschaftslage und die neuen Warenzölle haben weiterhin den Schiffsverkehr ungünstig beeinflußt. Insbesondere macht sich dies beim Getreide- und Stückgutverkehr bemerkbar. Die beiden Getreideelevatoren im Westhafen waren nur wenig tätig, während die Stückgutkräne zum großen Teil sogar stillstehen mußten. Günstig hat sich die Anfuhr von Brennmaterialien entwickelt. Infolgedessen ist eine gute Inanspruchnahme der Umschlagsvorrichtungen im Osthafen zu verzeichnen. Auch der Verkehr mit Baumaterialien blieb rege. Die Wasserverhältnisse waren durchweg gut. Die Entwicklung des Verkehrs zeigt sich im übrigen wie folgt:

Ankunft:

Osthafen	234	Fahrzeuge mit	92 343 t	Ladung
Westhafen	142	„ „	33 353 t	„
Zus.	376	Fahrzeuge mit	125 696 t	Ladung

Abgang:

Osthafen	32	Fahrzeuge mit	3 895 t	Ladung
Westhafen	28	„ „	2 891 t	„
Zus.	60	Fahrzeuge mit	6 786 t	Ladung.

Gesamtverkehr im Monat Oktober 1925: 436 Fahrzeuge mit 132 482 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Oktober 1925.

Der Oktober hat die auf ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Während sich sonst im Herbst der Verkehr im allgemeinen zu beleben pflegt, trat diesmal keine Besserung ein, sondern der Verkehr hielt sich ungefähr in den gleichen Grenzen wie im September. Die Nachfrage nach Kohlen und Koks, namentlich in Hausbrandsorten, war zwar noch ziemlich gut, so daß ihre völlige Befriedigung durch das Syndikat mit Rücksicht auf die großen Haldenbestände in den anderen Kohlensorten nicht möglich war. Der Industriebedarf ist aber immer noch gering, und es muß sogar mit einem weiteren Rückgang gerechnet werden.

Der Wasserstand des Rheins war im allgemeinen für die Schiffahrt nicht ungünstig. Der Cauber Pegel betrug am 1. Oktober 2,92 m und ging langsam auf 1,71 m am 17. des Monats zurück. Von da an erholte er sich wieder etwas bis auf 2,06 m am 24., um bis zum letzten Oktober wieder auf 1,79 m zurückzugehen.

Die Eintauchtiefe der nach Mannheim bestimmten Kähne konnte auf 2,20 m gehalten und mußte nur an den Tagen des niedrigsten Wasserstandes auf 1,90 Meter eingeschränkt werden. Nach dem Niederrhein konnte vollständig abgeladen werden.

Das fallende Wasser in den ersten Tagen des Monats und der durch Nebel etwas verzögerte Umlauf der Kähne

bewirkte, daß die Kohlenfrachten nach Mannheim von 70 Pfg. je t am 1. Oktober schon am nächstfolgenden Tage auf 1 ℳ heraufgingen. Auf diesem Stande hielten sie sich dann fast während des ganzen Monats.

Das Talgeschäft ab ober- und mittelrheinischen Stationen war ganz unbedeutend.

Dagegen war der Verkehr von den Ruhrhäfen nach dem Niederrhein etwas reger. Die Kohlenfrachten nach Rotterdam hielten sich auf dem Stande, den sie schon seit Mitte August einnahmen, d. s. 80 bezw. 95 Pfg. je t, je nachdem, ob das Schleppen für Rechnung des Verfrachters oder des Schiffers geht. Kanalverladungen lagen 30 Pfennig höher. Der Reparationskohlenverkehr war im allgemeinen gut.

Die Transporte in umgekehrter Richtung ab Rotterdam ließen dagegen sehr viel zu wünschen übrig. Je Last wurden nur 27½ bezw. 37½ Cents bei Viertel- bezw. halber Löschzeit bezahlt. Viele Kähne gingen mangels der Aussicht, eine Fracht zu bekommen, wieder leer nach der Ruhr zurück. Der dort vorhandene Leerraum überwog auch bei weitem den Bedarf.

Das Schleppgeschäft hielt sich nach alledem in sehr mäßigen Grenzen, etwa 50 Prozent aller Boote dürften noch stilliegen. Die Tonne nach Mannheim wurde durchweg mit 1 ℳ, nur an einigen Tagen für größere Kähne mit 0,95 ℳ notiert. Im freien Verkehr wurden allerdings auch zahlreiche Geschäfte zu 0,90 ℳ abgeschlossen.

Während der Kohlenumschlag noch einigermaßen befriedigend war, war der Hafenumschlag in anderen Gütern ganz gering. Die Krananlagen waren nur zum Teil und auch diese nur ungenügend beschäftigt. Lagerraum wurde nur noch wenig in Anspruch genommen, und die Lagerhäuser stehen großenteils leer. Die Ankünfte in der Getreidespedition sind immer weiter zurückgegangen.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Verschiedene Mitteilungen.

Wasserstraßenbeiräte. Ueber die Eröffnungssitzungen des Rheinwasserstraßenbeirates, des Donau-Main-Wasserstraßenbeirates und des Ostpreußischen Wasserstraßenbeirates ist in der Oktobernummer der „Z.f.B." bereits berichtet worden. Inzwischen haben auch die Wasserstraßenbeiräte für die Oder, Elbe und Märkischen Wasserstraßen sowie des Weser-Ems-Gebietes und der Seewasserstraßenbeirat ihre Arbeiten begonnen.

a) Am 30. Oktober 1925 fand unter dem Vorsitz des Chefs der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen — Regierungspräsidenten Dr. Momm, Potsdam — in dem Sitzungssaal des vorläufigen Reichswirtschaftsrats die erste Sitzung des Märkischen Wasserstraßenbeirats statt. Einleitend führte der Vorsitzende aus, daß das Reich mit der Schaffung des Märkischen Wasserstraßenbeirats eine alte preußische Einrichtung erweitert und ausgebaut habe. Zwar seien diejenigen Wasserstraßen, die mehr der Landeskultur als dem Verkehr dienen und deshalb am 1. April 1921 bei dem Lande Preußen verblieben sind, ausgeschieden; indessen habe die Zuständigkeit durch die Hinzunahme der Mecklenburgischen Wasserstraßen eine erhebliche Erweiterung erfahren. Auch sei der Kreis der Mitglieder ausgedehnt worden. In dem Beirat seien jetzt Groß- und Kleinschiffahrt, Spedition, der Hafen Berlin, Großverfrachter, Handel und Industrie, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei, Arbeitnehmer und die Reichsbahn vertreten. Bei der Kleinschiffahrt sei auch der Wassersport berücksichtigt, obwohl er bereits in einer anderen, allerdings nur halbamtlichen Organisation, dem „Sport-Beirat" Gelegenheit erhalten habe, seine Sonderwünsche in geeigneter Weise zur Sprache zu bringen. Der Beirat solle den Beteiligten die Sicherheit bieten, daß sie vor wichtigen Entschließungen gehört würden. Gleichzeitig solle der Verwaltung Gelegenheit gegeben werden, von führenden Männern der Wirtschaft Gutachten über einschlägige Fragen des Wasserstraßenverkehrs und des Ausbaus zu erbitten, um so die Fühlung mit den lebendigen Kräften der Wirtschaft zu erhalten.

Sodann schilderte der Vorsitzende ausführlich die Bedeutung der zum Tätigkeitsgebiete des Beirats gehörigen Wasserstraßen und wies darauf hin, daß die preußischen Regierungen den Schiffahrtsstraßen schon in den verflossenen Jahrhunderten ihre aufmerksamste Fürsorge hätten zuteil werden lassen.

Dem am 11. 8. 1925 verschiedenen Mitgliede, Geheimen Baurat Krause, widmete der Vorsitzende warme Worte der Anerkennung.

In eingehender Aussprache wurde der Entwurf einer Geschäftsordnung festgestellt. Der Beirat entsandte die Herren Bayer-Hamburg, Urban-Potsdam, Granitz-Berlin und Eggert-Berlin als Mitglieder, sowie die Herren Vortisch-Berlin, Töpfer-Stettin, Naue-Königsborn und Stetter-Ledin als stellvertretende Mitglieder in den Reichswasserstraßenbeirat. Weiter wählte er einen Hauptausschuß, einen Schiffahrtsausschuß und einen Sportausschuß.

Der Vorsitzende wies auf den gedruckten Tätigkeitsbericht der Verwaltung hin. Oberregierungs- und Baurat Ostmann machte eingehende Mitteilung über den Stand der Neubauten, insbesondere über den Fortschritt der Arbeiten am Oder-Spree- und Ihle-Plauer Kanal. An Hand zahlreicher Karten und bildlicher Darstellungen erläuterte er die Maßnahmen, welche erforderlich sind, den bereits 1746 durch Friedrich den Großen angelegten Ihle-Kanal zu einer Wasserstraße auszubauen, die sowohl bestimmt ist, bei einer Wasserbreite von 34 m dem Verkehr von 1000-t-Schiffen zu dienen, als auch das Bindeglied zum langersehnten Mittellandkanal und somit zur Verbindung zwischen Osten und Westen zu werden. Auf Antrag der keitsantrag Thieleke-Krusch einstimmig beschlossen:

die Regierung um Herabsetzung der Schiffahrtabgaben zu bitten, um der Binnenschiffahrt die Möglichkeit zu geben, bei dem allgemeinen Preisabbau mitzuwirken.

Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Oberregierungsrat Utpott wies darauf hin, daß der Reichsverkehrsminister bereits eine 10%ige Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben zur Verbilligung der Lebensmittel angeordnet habe. Schließlich wurde folgender Dringlichkeitsantrag Thielek-Krusch einstimmig beschlossen:

„Die Herstellung des Ottmachauer Staubeckens und damit die Anreicherung der Oder für die Zeiten niedrigen Wasserstandes ist für Schlesien, Brandenburg und Pommern und für den ganzen Osten Deutschlands eine zwingende Notwendigkeit; die Regierung wird darum ersucht, mit dem Bau dieses Staubeckens umgehend zu beginnen und seine Fertigstellung unter Bereitstellung der für den Bau erforderlichen Geldmittel aufs kräftigste und nachhaltigste zu betreiben."

b) Am 15. Oktober trat der Weser-Ems-Wasserstraßenbeirat in Münster zu seiner ersten Sitzung zusam-

men. Der Vorsitzende des Beirats, Ministerialdirektor Gährs vom Reichsverkehrsministerium, begrüßte die beinahe vollzählig erschienenen Mitglieder sowie die Vertreter der beteiligten Länder und Behörden. Er wies darauf hin, daß das Reichsverkehrsministerium nach Uebernahme der verkehrswichtigen Wasserstraßen das Bedürfnis habe. bei der Verwaltung und Unterhaltung, dem Betrieb und dem Ausbau, mit den führenden Männern der Wirtschaft in engstem Einvernehmen zu handeln, um die Wasserstraßen mit den geringsten Mitteln so vollkommen wie möglich auszugestalten. Zu diesem Zweck seien aus Vertretern aller Interessenten die Wasserstraßenbeiräte gebildet. Jedem Beirat sei ein Bezirk zugeteilt worden. Gegenwärtig umfasse der Bezirk des Weser-Ems-Wasserstraßenbeirats ein äußerst wichtiges Gebiet, nämlich die Weser bis Bremen, die Ems bis Papenburg sowie den Mittellandkanal vom Rhein bis Peine einschließlich des Lippekanals und des Dortmund-Ems-Kanals. In eingehender Aussprache wurde die Geschäftsordnung festgelegt. Nach der Wahl der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beirats setzte der Beirat einen Hauptausschuß und einen Schiffahrtsausschuß ein. Der Vorsitzende stellte unter Zustimmung des Beirats fest, daß die Reichswasserstraßenverwaltung alles getan hat, die durch Krieg und die Nachkriegszeit entstandenen Schäden an den Wasserstraßen zu beseitigen. Anschließend fand eine Besichtigung des Hafens von Münster und der im August fertiggestellten Schleppzugschleuse statt.

c) Am 16. d. Mts. trat der Seewasserstraßenbeirat im großen Sitzungssaal der Handelskammer Bremen zu seiner ersten Sitzung zusammen. Der Vorsitzende, Ministerialdirektor G ä h r s vom Reichsverkehrsministerium, begrüßte die fast vollzählig erschienenen Mitglieder und die Vertreter der beteiligten Länder und Behörden. Er führte aus, daß die Reichswasserstraßenverwaltung sich wohl bewußt sei, welche wichtigen Aufgaben sie am 1. 4. 1921 mit der Uebertragung der verkehrswichtigen Wasserstraßen übernommen habe. Von besonderer Bedeutung seien die Seewasserstraßen, die unbedingt in einem solchen Zustande gehalten werden müßten, daß sie die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkt sicherten. Nicht minder am Herzen wie die Seeschiffahrtsstraßen lägen der Verwaltung die Seezeichen und das Lotsenwesen, die für die Sicherheit der Seeschiffahrt von großer Bedeutung seien. Wie aus den dem Beirat vorgelegten Denkschriften hervorgeht, habe die Verwaltung im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Mittel alles getan, um die ihrer Obhut anvertrauten Wasserstraßen wieder in einen guten Zustand zu bringen. Der Seewasserstraßenbeirat habe die wichtige Aufgabe, die Verwaltung bei Erfüllung ihrer Aufgabe mit sachverständigem Rat zu unterstützen. Selbstverständlich dürfe der Beirat nicht die Interessen eines einzelnen Seehafens besonders vertreten. Da sein Geschäftsbereich sich über das gesamte Küstengebiet mit Ausnahme Ostpreußens erstreckt, gälte es. schon innerhalb des Beirats die Interessen auszugleichen, um der Gesamtheit der deutschen Wirtschaft zu dienen.

Im weiteren Verlauf der Tagung schilderte Regierungsbaurat S c h m i d t vom Reichsverkehrsministerium, wie die vorläufige Verwaltung der Reichswasserstraßen in der Mittel- und Ortsinstanz durch die Behörden und Landesregierungen gehandhabt wird. Als wichtigste Grundlage für den Ausbau der Seewasserstraßen bezeichnete der Berichterstatter die Entwicklung der Seeschiffsgrößen. Gegenwärtig würde im allgemeinen höchstens mit 11 m Tiefgang gerechnet. Als Regelfrachtschiffe im Weltverkehr seien Schiffe bis zu etwa 800 Brutto-Register-Tonnen und 8 m Tiefgang anzusehen. — Nähere Angaben wurden über das Ausbauprogramm für die Weser, Ems, Elbe und die Seewasserstraße nach Stettin gemacht. Im Rahmen dieses Ausbau-Programms seien allein an den Strommündungen der Nordsee in den 4 Jahren 1921/24 vom Reich 45 Mill. cbm Boden gebaggert worden. Die gegenwärtig unbefriedigenden Verhältnisse an der unteren Ems und an der Elbe bei der Ostebank, deren Ursachen auf die Zeit vor dem Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich zurückgehen, bilden Gegenstand der Untersuchung über die Möglichkeiten der Abhilfe. An der Ostebank sei mit Regulierungsbauten bereits begonnen worden. Der Vorsitzende betonte, daß Geldmittel für vorbereitende Maßnahmen bereits in den Haushalt eingestellt seien.

Geheimrat M e y e r vom Reichsverkehrsministerium machte unter Hinweis auf den vorliegenden Tätigkeitsbericht kurze Mitteilungen über die Entwicklung des Seezeichenwesens seit seiner Uebernahme durch das Reich.

Geheimrat D ö h r i n g vom Reichsverkehrsministerium gab Kenntnis von den Vorbereitungen zur Herausgabe einer Verkehrsordnung, die den Beirat demnächst eingehender beschäftigen soll.

Geheimrat K o e n i g s vom Reichsverkehrsministerium sprach dem Senat sowie der B r e m e r Handelskammer verbindlichsten Dank des Seewasserstraßenbeirats für die warme Aufnahme aus. Er wies darauf hin, daß eines der schwierigsten Probleme die Seeschiffahrtsstraße nach Bremen sei. Der Ausschuß, der zum Studium dieser Frage einberufen worden sei, sei dazu berufen, die schon seit Jahrzehnten bestehenden verschiedenen Interessen auszugleichen. Der Redner ging ferner auf die in den letzten Monaten vielfach besprochene Frage der Ueberleitung der Seeschiffahrtsangelegenheiten auf das Reichsverkehrsministerium ein. Er betonte, daß, wie auch immer diese Frage gelöst werde, jede Stelle stets bemüht sein werde, die Seeschiffahrt zu fördern.

In eingehender Beratung wurde sodann die Geschäftsordnung festgesetzt. Darauf nahm der Beirat die Wahlen zum Reichswasserstraßenbeirat und zu mehreren Ausschüssen vor.

Der Vorsitzende dankte allen Teilnehmern und schloß gegen 8 Uhr die Sitzung.

Ueber die Eröffnungssitzungen des Elbe-Wasserstraßenbeirates und Oder-Wasserstraßenbeirates werden wir in der Dezember-Nummer berichten.

Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben. Zur Unterstützung der Preissenkungsbestrebungen der Reichsregierung hat der Reichsverkehrsminister am 25. Oktober 1925 bestimmt, daß die nach den geltenden Tarifen auf den Reichswasserstraßen zu zahlenden Schiffahrtsabgaben vorübergehend bis zum 31. Dezember d. Jrs. für nachstehende Güter um 10 Prozent ermäßigt werden:

Kartoffeln, Kohl, frische Mohrrüben und frische Kohlrüben.

Feld- und Gartenfrüchte: Getreide, Hülsenfrüchte, Obst, Oelfrüchte und deren Saat und Samen, Gemüse.

Mühlenerzeugnisse: Mehl, Grieß usw.

Lebensmittel: Teigwaren, Konserven, Kunsthonig, Marmelade, Margarine, Butter, Butterschmalz, Fette, Oele und Heringe.

Der Nottarif ist am 1. November 1925 in Kraft getreten.

Die Braunschweigische Industrie- und Handelskammer zum Bau des Mittelland-Kanals. Die Braunschweigische Industrie- und Handelskammer nahm in einer ihrer letzten Versammlungen Stellung zum Bau des Mittelland-Kanals, über dessen Weiterführung in letzter Zeit bekanntlich sich widersprechende Mitteilungen durch die Presse gegangen sind. Da die Vorarbeiten für die Talsperrenbauten im Harz, an denen auch die Stadt und das Land Braunschweig stark interessiert sind, nur langsam vorwärts gehen, ist dieserhalb von Braunschweig aus vor kurzem beim Reichsverkehrsministerium interpelliert worden. Das Reichsverkehrsministerium hat die energische

Förderung der Projekte zugesagt, allerdings ist seitens der Leine- und Bodeanlieger, die eine Beeinträchtigung ihrer Interessen befürchten, gegen die Projekte Einspruch erhoben worden. Da die Handelskammer noch nicht entscheiden konnte, ob auch die braunschweigische Wirtschaft ein Interesse daran hat, sich dem Bedenken dieser Kreise anzuschließen, soll zunächst das Ergebnis der Arbeiten der Preußischen Landesanstalt für Boden-, Luft- und Wasserhygiene abgewartet werden, die z. Zt. den landeskulturellen Einfluß der projektierten Talsperren auf das Bodegebiet untersucht.

Der Veltener Industriekanal, die Verbindung zum Großschiffahrtswege Berlin—Stettin. Der von der gemeinnützigen Siedlungsgesellschaft in Verbindung mit der Gemeinde Velten im Februar vorigen Jahres begonnene Veltener Industriekanal, der den industriell aufstrebenden Ort mit dem nahe Velten fließenden Großschiffahrtswege Berlin—Stettin verbinden soll, ist nunmehr zu einem guten Teil ausgebaut. Seit dem 1. Oktober ist der erste Teil des Kanals, der eine Länge von 1,7 km hat und in den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin einmündet, fertig. Die Ausmaße sind so, daß selbst die größten Lastkähne dort verkehren können.

Amerikaanleihe für den Ausbau des Hunte-Ems-Kanals. Ein Konsortium amerikanischer Bankfirmen hat, wie wir der „Täglichen Rundschau“ entnehmen, mit dem Freistaate Oldenburg einen Vertrag bezüglich der Uebernahme einer 7prozentigen Anleihe von 3 Millionen Dollars abgeschlossen. Die Anleihe, die die Zustimmung der Beratungsstelle für ausländische Anleihen beim Reichsfinanzministerium gefunden hat, und zwar sowohl hinsichtlich der Bedingungen wie des Verwendungszweckes, ist im wesentlichen für den Ausbau des Hunte-Ems-Kanals und des Meliorationskanals Kampe—Wedelsberg bestimmt. Die Anleihe läuft 20 Jahre. Sie ist für 5 Jahre unkündbar und wird vom ersten Jahre an mit 2,5 v. H. des ursprünglichen Anleihebetrages zuzüglich ersparter Zinsen getilgt werden.

Oberrheinausbau. Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz hielt am 5. Oktober ds. Jrs. im Hauptrestaurant der Münchner Verkehrsausstellung unter Vorsitz des Herrn Kommerzienrat Dr. W. Stiegeler, Konstanz, eine aus Baden, Bayern, Württemberg und Vorarlberg sehr gut besuchte Arbeitsausschußsitzung ab. Auch der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel hatte hierzu eine Vertretung entsandt.

Der von Herrn Dr. Wiederrecht erstattete Tätigkeitsbericht zeigte, daß der Verband erfreuliche Fortschritte aufzuweisen hat und daß die gemeinsam mit den schweizerischen Rheinschiffahrtsverbänden herausgegebene Zeitschrift „Die Rheinquellen“, die eine wesentliche Verbesserung erfahren hat, allgemeine Anerkennung und gute Aufnahme findet.

Aus den von Herrn Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe gemachten Mitteilungen über den Stand des Oberrheinausbaues geht hervor, daß mit Rücksicht auf die Elektrifizierung der Reichseisenbahnlinien in Baden wahrscheinlich noch im Laufe dieses Jahres mit dem Bau einiger Kraftwerke am Oberrhein, Niederschwörstadt und Reckingen, begonnen werden wird. Hierdurch erfahre dann auch gleich der Schiffahrtsweg auf der Strecke Basel—Bodensee eine Fortsetzung.

Das von Herrn Handelskammersyndikus Braun-Konstanz vorgelegte reichhaltige Winterprogramm, das die Abhaltung zahlreicher Lichtbildervorträge in Vorarlberg und einer Reihe süddeutscher Städte vorsieht, wurde ebenso genehmigt, wie der Vorschlag, die im Jahre 1926 in Basel stattfindende Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in reichhaltiger und wirkungsvoller Weise zu beschicken.

Zur Festlegung der Einzelheiten und Beratung der Angelegenheit mit den schweizerischen Rheinschiffahrtsverbänden in Basel und St. Gallen wurde eine Kommission eingesetzt, bestehend aus den Herren Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe, Handelskammersyndikus Braun-Konstanz, Oberbürgermeister Dr. Gugelmeier-Lörrach und Bürgermeister Dr. Horster-Waldshut.

In Ausstellungs- und Schiffahrtsfragen bewanderte Persönlichkeiten wird die Kommission je nach Bedarf zu ihren Verhandlungen beiziehen.

Mit der Arbeitsausschußsitzung war eine Besichtigung der Verkehrsausstellung und des Deutschen Museums verknüpft, wozu in beiden Fällen von den betreffenden Verwaltungen in entgegenkommender Weise sehr gute Führer bestellt waren.

Die Besichtigungen haben alle Teilnehmer hoch befriedigt.

Genehmigte Vergrößerung des Karlsruher Hafens. Der Schiffahrtszeitung vom 17. 9. 25 entnehmen wir: Wie man aus Karlsruhe berichtet, hat der Bürgerausschuß genehmigt, ein fünftes Rheinhafenbecken zu errichten. Es verursacht einen Kostenaufwand von 4,672 Mill. Mark. Diesem Aufwand wird ein Gewinn von 370 000 Quadratmeter aufgefüllter Fläche gegenüberstehen. Davon werden 265 000 Quadratmeter als Industriegelände und Umschlagsplätze nutzbar sein, der Rest entfällt auf Straßen, Gleise und sonstige für den Hafenbetrieb nötige Anlagen. Die 265 000 Quadratmeter nutzbarer Fläche zerfallen wieder in 85 000 Quadratmeter ohne Wasserfront und 180 000 Quadratmeter mit zusammen 3300 laufende Meter Umschlagsufer. Man hat die Bedürfnisfrage bei der Errichtung dieses Hafenbeckens schon deshalb anerkannt, weil der Verkehr im Karlsruher Hafen zurückgegangen ist. Mit 134 372 Tonnen im Jahre 1901 beginnend, hat der Umschlag im Jahre 1913 seinen bisher höchsten Stand mit 1 483 607 Tonnen erreicht. Kriegs- und Nachkriegszeit haben ihn stark zurückgedrängt. Im Jahre des Ruhrkampfes, der dem Karlsruher Hafen die Besetzung brachte, ist er sogar auf 89 847 Tonnen zurückgegangen. Das Jahr 1924 hat nun freilich eine starke Aufwärtsbewegung gebracht, in ihm ist der Umschlag wieder auf 1 125 111 Tonnen gestiegen. Der Anstieg hält, trotz der bestehenden allgemeinen Wirtschaftskrise und trotz der Ungunst, unter der die Rheinschiffahrt infolge der eisenbahntariflichen Schlechterstellung der Rheinhäfen gegenüber den Seehäfen leidet, an, woraus man wohl auf die wachsende Beachtung des Karlsruher Hafens in den Interessenkreisen schließen darf. Eine durchgreifende Besserung wird aber erst mit der erweiterten Einführung der sogenannten Wasserumschlagstarife für die Rheinhäfen, die von allen Beteiligten mit Nachdruck betrieben wird, erreicht werden. Schon jetzt bestehen Verträge über 30 000 Quadratmeter Gelände an dem zu errichtenden Becken, auf weitere 20 000 Quadratmeter ist eine Firma der Holzspedition vorgemerkt.

Bücherschau.

Die Wirtschaftskurve. Mit Indexzahlen der „Frankfurter Zeitung“, Jahrgang 1925, Heft 3, Abteilung Buchverlag der Frankfurter Sozietätsdruckerei, G. m. b. H., Frankfurt am Main. Preis des Heftes Mk. 2.—. Vor uns liegt das 3. Heft (Jahrgang 1925) des bekannten Werkes. Das Heft bietet wieder eine Fülle für Theorie und Praxis wertvollen Materials zum Studium der Konjunkturbewegungen in der modernen Wirtschaft. Beachtenswert ist vor allem die am Anfang gegebene zusammenfassende Uebersicht über die allgemeine Wirtschaftslage, in deren Mittelpunkt die Stinneskrisis mit ihren Auswirkungen auf die Bewegug der Konjunkturkurven gestellt ist. Das Werk zergliedert sich in 19 Abschnitte, unter denen die Abhandlungen über die Preise, Lebenshaltung, Löhne, Arbeitsmarkt, Valutabewegung die wichtigsten sind. Es gibt kaum eine Erscheinung des Wirtschaftslebens, die hier nicht in den Kreis der Beobachtung gezogen ist. Der Bezug des Werkes kann angesichts des verhältnismäßig niedrigen Preises unbedingt empfohlen werden.

Die kürzlich erschienene 9. Lieferung des „Kleinen Brockhaus“ beweist uns wieder, wie reichhaltig und großzügig das ganze Werk angelegt ist. Eine klare Uebersicht unterrichtet uns über die Theorien und die Ideengeschichte des Sozialismus, eine andere

führt uns in die Sozialpolitik ein. Die Folgen des Turmbaues zu Babel erkennen wir in der Zusammenstellung der unheimlich zahlreichen Sprachen der Erde. Blättern wir weiter, dann möchten wir erschaudern vor der Uebersicht der vielen Steuern. Eine farbenprächtige Tafel führt uns die einheimischen Singvögel vor, unter anderem ein reizendes Braunkehlchen, das sein Junges füttert. Die Photographie feiert in allernächster Zeit ihr hundertjähriges Jubiläum. Mit umsomehr Interesse betrachten wir deshalb die beiden Tafeln Optik, die auch über die Photographie und Kinematographie unter der Berücksichtigung der neuesten Erfindungen berichten. Die ganze Weltkultur durchschreiten wir beim Studium der Tafeln Plastik, die den Werdegang dieser Kunst von der ältesten Steinzeit bis zum jüngsten Expressionismus veranschaulichen.

Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie Heft 28. Bericht über die Kölner Tagung. Das 90 Seiten starke Heft enthält die stenographischen Aufnahmen der Verhandlungen, vor allem also die durch die Persönlichkeit der Redner und den bedeutsamen Inhalt wertvollen Referate. Hervorgehoben seien besonders die Vorträge: „Die wirtschaftliche Lage der deutschen Industrie" von Geheimrat Duisberg, „Die Produktionsförderung und Absatzgestaltung nach den gegenwärtigen Wirtschaftserfordernissen" von Geheimrat Kastl, „Die deutsche Reichsbahngesellschaft" von Dr. ing. h. c. Carl-Friedrich von Siemens, „Währungs- und Produktionspolitik" vom Reichsbankpräsidenten Dr. Hjalmar Schacht. Das Heft ist für jeden Wirtschaftspolitiker von außerordentlichem Interesse.

Einkommensteuergesetz vom 10. August 1925 mit Einleitung, Erläuterungen und einem Sachverzeichnis von Dr. Otto Leibrock. Industriebezirkverlag G. m. b. H., Bochum. Preis Mk. 6.80. Der auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik bekannte Herausgeber behandelt hier das neue Gesetz in Form eines präzise und ungemein klar gefaßten Handbuches, das geschöpft aus genauester Kenntnis unserer Wirtschaft, zu der Fülle von Problemen Stellung nimmt, die dieses wichtige Stück der modernen Steuergesetzgebung den deutschen Steuerzahlern aufgibt. Der Verfasser legt eine überraschende Einfühlung in die Einzelheiten der neuen Normen an den Tag. Ganz besonders aber ist durch gute Beispiele an geeigneter Stelle die praktische Handhabung und Geltendmachung derjenigen Normen herausgearbeitet, die im Anschluß an die Tarifierung sich mit Erleichterungen und Vergünstigungen für den Steuerzahler befassen. Die Ausgabe dürfte in kürzester Zeit zu den unentbehrlichsten und beliebtesten Hilfsmitteln weitester Berufskreise gehören.

Firmennachrichten.

Tschechoslowakische Oderschiffahrtsgesellschaft, Prag. Die Generalversammlung genehmigte den Verlustabschluß des ersten Geschäftsjahres des Unternehmens, das einen Verlust von 501 960 Kronen aufweist. Eine Dividende kommt dementsprechend nicht zur Verteilung. Ueber die Geschäftslage wurde mitgeteilt, daß von Stettin bezw. Hamburg im Berichtsjahr 336 4000 t Güter stromaufwärts befördert wurden. Der tschechoslowakische Export hat das Unternehmen nur sehr ungenügend unterstützt. Der Zollkrieg mit Polen bewirkte, daß mehr als 50% der ostoberschlesischen Kohle vom Wasserweg ferngehalten wurden. Die Ausnahmetarife der deutschen Reichsbahn haben ebenfalls den Schiffahrtsverkehr stark beeinträchtigt. Der Schiffspark der Gesellschaft wird mit dem der Stettiner Ostreederei G. m. b. H. auch weiterhin gemeinsam bewirtschaftet.

Hinweis.

Der heutigen Ausgabe liegt eine Anleitung zur Wiederbelebung Ertrunkener bei, auf die wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

XXXII. Jahrgang 1925
Heft 12
15. Dezember

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln.

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin, N W 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Bezugspr. Goldmark 2,— monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich.

Einzelne Hefte Goldmark 2,50

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10.

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a .d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Verlagswechsel.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" geht mit dem 1. Januar 1926 von der „Rhein"-Verlags-G. m. b. H. an einen Berliner Verlag über. Unter schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen hat der Rheinverlag durch Uebernahme der Zeitschrift zu Beginn des vorigen Jahres das Wiedererscheinen des Fachorgans des Zentral-Vereins möglich gemacht. Wir möchten nicht verfehlen, dem Rheinverlag an dieser Stelle den Dank hierfür auszusprechen. Wir wünschen, daß das Vertrauensverhältnis zwischen Zentral-Verein und Verlag, das während der beiden vergangenen Jahre in so erfreulichem Maße festgestellt werden konnte, auch der Zusammenarbeit mit dem neuen Verleger das Gepräge geben möge und bitten unsere Mitglieder und Förderer, die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" noch mehr als bisher mit Inseratenaufträgen finanziell zu stützen.

Der Vorstand des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Allgemeiner Teil.

Gehören die Wasserstraßen zur Zuständigkeit des Reichs oder der Länder?

Von Reichsminister a. D. Dr. Ing. Gothein.

Die langumstrittene Rechtsfrage aus Artikel 97 der Reichsverfassung ist durch ein kürzlich ergangenes Urteil des Staatsgerichtshofes dahingehend entschieden, daß das Reich berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, die Wasserstraßenverwaltung auch in den mittleren und unteren Instanzen ausüben. Dieser und der folgende Aufsatz sind vor dem Erlaß bezw. der Bekanntgabe des vorerwähnten Urteils geschrieben und bringen aus berufener Feder das Für und Wider. Der Hauptschriftleiter

Der Hauptausschuß des Preußischen Landtages hat einen Antrag Winckler-Schmedding angenommen, den Ländern das Mandat zur baulichen Verwaltung und zum Betriebe der Reichswasserstraßen zu erteilen. Das Reich soll zwar die einheitliche Leitung des Verkehrs, das Tarifhoheitsrecht und das Oberaufsichtsrecht über den Bau und Betrieb der Reichswasserstraßen behalten, aber von der Errichtung eigener Wasserstraßenbehörden in der Provinzial- und Ortsinstanz Abstand nehmen. Das heißt: Du Reich sollst zwar allein die Mittel für die Reichswasserstraßen aufbringen, darfst auch in Deinem Reichsverkehrsministerium theoretisch eine gewisse Oberaufsicht ausüben, aber sonst hast Du nichts zu sagen! „Die Strom- und Kanalbaudirektionen und ihre nachgeordneten Beamten sollen ausschließlich Landesbehörden sein.“ In Preußen unterstehen sie dem Landwirtschaftsministerium. Daß bei ihm die Belange des Verkehrs gut aufgehoben sein würden, ist billig zu bezweifeln.

Aus dem Gegensatz der Wortfassung zwischen dem das Eisenbahnwesen betreffenden Artikel 89 und dem Artikel 97 der Reichsverfassung glaubt man den Anspruch der Länder auf eine Ueberlassung der Ausführung und Verwaltung der Wasserstraßen rechtfertigen zu können. Damit wird aber die Reichsverfassung nicht ausgelegt, sondern ihr etwas untergelegt.

Artikel 89, Absatz 1, lautet:

„Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.“

und Artikel 97, Absatz 1:

„Aufgabe des Reichs ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.“

Der geringfügige Unterschied in der Wortfassung ist lediglich dadurch bedingt, daß der Verkehr auf der Reichsbahn in der Hand der Reichsverwaltung liegt und liegen muß, während er auf den Wasserstraßen von Privaten betrieben wird. Die Wasserstraßenverwaltung ist eben mehr eine Bau- als eine Betriebsverwaltung; ihr Betrieb beschränkt sich auf die Bedienung von Schleusen, Hebewerken, Umschlagsvorrichtungen in fiskalischen Häfen und auf die Einhebung der Gebühren. Nur ausnahmsweise befaßt sie sich auch mit dem Schleppen von Fahrzeugen.

Beide Paragraphen beschränken die Aufgaben des Reiches auf „die dem allgemeinen Verkehr dienenden“ Anlagen. Ein Privatanschlußgleis braucht von der Reichsbahn ebenso wenig übernommen zu werden oder kann deren Ueberlassung von ihr verlangt werden, wie der Stichkanal oder die Hafenanlage eines Privatunternehmens. Die Reichsbahnverwaltung bestritt ihre Verpflichtung zur Uebernahme einer wenige Kilometer langen s. Zt. in erster Linie im Interesse und mit starker finanzieller Beihilfe eines Schieferbruchs erbauten Anschlußbahn im Coburgischen. Der Staatsgerichtshof für Verfassungsfragen entschied aber, daß diese Bahn dem öffentlichen Verkehr diene, da sie von vornherein auch für den Personen- wie für den allgemeinen Güterverkehr konzessioniert worden war und ihn auch besorgt.

Wenn von Befürwortern des Antrags Winckler gesagt wird:

„Für die Wasserstraßen zweiter und dritter Ordnung, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, sondern verkehrsmäßig nur von örtlicher Bedeutung, für die Regulierung der Wasserverhältnisse vom Standpunkt der Landeskultur aber überaus wichtig sind, wird wie bisher die Verwaltung durch die Wasserbehörden der Länder zu erfolgen haben“,

so vermischen sie die Begriffe Wasserstraße und Wasserlauf. Wasserstraßen von nur örtlicher Bedeutung gibt es — abgesehen von den erwähnten privaten Anschlußstichkanälen und Hafenanlagen — überhaupt nicht und diese haben für die Regulierung der Wasserverhältnisse im Interesse der Landeskultur keine irgendwie nennenswerte Bedeutung. Binnen-Wasserstraßenverkehr ist aber nur auf größere Entfernungen möglich; Wasserstraßen, die ihm dienen, können also nicht rein örtliche Bedeutung haben. Ein Flußlauf, auf dem lediglich ein Fähr- oder Flößereiverkehr stattfindet, ist keine Wasserstraße im Sinne der Reichsverfassung, war in den einzelnen Ländern seit langem gesetzlich festgelegt und ist auch durch besondere Staatsverträge zwischen dem Reich und den Ländern geregelt.

Schon vor der neuen Reichsverfassung bestand hierin eine reinliche Trennung. In Preußen unterstanden die „Wasserstraßen“ dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und den von ihm ressortierenden Strom- und Kanalbaudirektionen, die den Oberpräsidien der an der betreffenden Wasserstraße am stärksten interessierten Provinzen angegliedert waren. Die Regulierung und Unterhaltung der nichtschiffbaren Wasserläufe aber war und ist auch heute noch Sache der Provinzen. Die Provinzialverwaltungen haben für diese Aufgaben ihre eigenen Provinzial-Bauräte und Bauinspektoren.

Nun besagt allerdings Absatz 3 des Artikels 97 der Reichsverfassung:

„Bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. Auch ist auf deren (s. Landeskultur) Förderung Rücksicht zu nehmen.“

Dieser Satz enthält lediglich eine Selbstverständlichkeit und entspricht durchaus dem früheren Zustand; nur daß z. B. an Stelle des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Preußen das Reichsverkehrsministerium getreten ist, dem aber auch die ausführenden Wasserbaubehörden angegliedert werden müssen. Zweifellos hat die die landwirtschaftlichen Interessen wahrzunehmende Landesverwaltung im sog. Landeskulturinteresse auch bei den Fragen des Ausbaues und der Unterhaltung der Wasserstraßen gutachtlich mitzuwirken, denn der von ihr wahrzunehmende Interessenkreis wird durch sie wesentlich berührt. Die Begradigung eines Flußlaufes, das

Anheben des Wasserstandes durch Staustufen, die Führung eines Kanals auf Dämmen oder in Einschnitten verändert die Vorflutverhältnisse wie den Grundwasserstand, kann daher für die gefahrlose Abführung der Hochwasser von erheblichem Einfluß sein.

Jede Wasserstraßenbauverwaltung wird nun selbstverständlich darauf gebührend Rücksicht nehmen. Der Satz des Altmeisters deutscher Wasserbautechnik, des lang verstorbenen Oberbaudirektor Hagen, daß die oberste Aufgabe jeder Flußregulierung die gefahrlose Abführung der Hochwasser und die Verhinderung der Versumpfung sei, ist jedem Wasserbautechniker ebenso in Fleisch und Blut übergegangen, wie der weitere, daß die gute Schiffbarkeit eines Flusses der Prüfstein dafür ist, daß er jener seiner obersten Aufgabe gerecht wird. Die Wasserstraßenverwaltung muß ja auch für jede Verschlechterung der Vorflut, für jede Senkung oder Hebung des Grundwasserspiegels die geschädigten Anlieger schadlos halten. Und Wasserprozesse pflegen für den Fiskus sehr kostspielig zu sein. Wo aber das Schiffahrtsinteresse einmal mit dem Landeskulturinteresse kollidiert — und solche Fälle sind unvermeidlich, lassen sich auch durch die sorgfältigsten Vorkehrungen nicht immer ganz ausschließen — da muß ein gerechter Ausgleich gefunden werden. Dazu ist es indessen nicht notwendig, vielmehr schädlich, wenn beide Interessen durch dieselbe Verwaltung wahrgenommen werden. Das hat denn auch die frühere preußische Ressorteinteilung sorgfältig vermieden.

Im „Einvernehmen" mit den Ländern soll die Reichswasserstraßen-Bauverwaltung die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtsschaft wahren. Bei gutem Willen wird das in den meisten Fällen gelingen. Und wa es einmal nicht gelingen sollte, wird man ein Schiedsgericht oder den Staatsgerichtshof für die Verfassungsfragen eventuell auch die Reichsgesetzgebung anrufen müssen.

Grundverkehrt aber wäre es, die Wasserstraßen-Bauverwaltung in die Hände der Länder, in Preußen in die des Landwirtschaftsministeriums zu legen. Dabei würden die Interessen des Verkehrs, der Binnenschiffahrt, hinter rein örtliche landwirtschaftliche Interessen zurückgestellt werden. Das ist keine unsubstanziierte Befürchtung, sie beruft vielmehr auf höchst realen Vorkommnissen: Das Gesetz über die Errichtung des Ottmachauer Staubeckens, das die Lebensfrage für die Oderschiffahrt darstellt, war lange vor dem Kriege von beiden Häusern des damaligen preußischen Landtages verabschiedet worden. Wenn weder es selbst, noch das es ersetzende spätere Reichsgesetz bisher ausgeführt worden ist, so liegt das ganz überwiegend an den unausgesetzten Schwierigkeiten, die das preußische Landwirtschaftsministerium ihm bereitet hat. Immer wieder machte es dagegen geltend, daß dadurch Tausende von Morgen besten Ackerbodens der Landwirtschaft entzogen würden. (Dabei waren es knapp halb so viel wie von ihm angegeben und darunter nur verschwindend wenig wirklich wertvoller Boden.) Die großen Vorteile, welche den Unterliegern durch den Wegfall schädigender Hochwasser erwachsen würden, wurden von ihm außer Acht gelassen; ebenso wurde von ihm nicht berücksichtigt, daß ein Teil des in Anspruch genommenen Bodens bei jedem Neißehochwasser ohnehin der regelmäßigen Ueberflutung ausgesetzt war, ein anderer weiter als Wiese, ein dritter als Fischteich Verwendung finden würde. Und wenn alle Einwände restlos widerlegt waren, versuchte die zuständige Abteilung des Landwirtschaftsministerium auf Umwegen der Ausführung des Staubeckens neue Schwierigkeiten zu bereiten.

Minister wechseln, Staatssekretäre und Ministerialdirektoren aber sind „die ruhenden Pole in der Ministererscheinungen Flucht". Und sie sind im preußischen Landwirtschaftsministerium noch ebenso agrarisch eingestellt wie zu der Zeit, als die agrarkonservativen Fronde den Mittellandkanal zum Scheitern brachte. Wer ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz für Deutschlands wirtschaftliche Entwicklung als notwendig erachtet, muß daher verhindern, daß das preußische Landwirtschaftsministerium den maßgebenden Einfluß auch unserer Wasserstraßen gewinnt.

Auch aus organisatorischen und technischen Gründen erweist sich die Vereinigung der ausführenden mit den entscheidenden Instanzen in der Wasserstraßenbauverwaltung als unentbehrlich. Das Reichsjustizministerium kann sich allenfalls seine Beamten aus den Justizbeamten der Länder aussuchen. Es hat im Wesentlichen nur Gesetze zu entwerfen, die Ausführungsverordnungen zu erlassen, die von anderen Ressorts entworfenen auf ihre Rechtsgültigkeit zu prüfen. Lediglich das Reichsgericht und die beiden Staatsgerichtshöfe sind ihm nachgeordnet.

Die Wasserstraßenverwaltung des Reichsverkehrsministeriums hat aber eine sehr ausgedehnte Bautätigkeit auszuüben. Sie hat Bauentwürfe für die schiffbaren Wasserläufe, wie für die Kanäle zu fertigen bezw. nach den von ihr festzustellenden Grundbedingungen von den nachgeordneten Stellen anfertigen zu lassen, solche zu überprüfen, abzuändern, festzustellen; hat sie vor Kabinett, Reichsrat und Reichstag zu vertreten. Dazu bedarf sie zahlreicher technischer Kräfte, die sie sich nicht von den Ländern zuweisen lassen kann. Sie muß sich über ihre Qualifikation ein eigenes Urteil bilden können. Muß sie nach ihrer Geeignetheit für diese und jene Ausführungen auch frei versetzen können. Sie kann sich diesbezüglich nicht in die Abhängigkeit von dem guten Willen einzelner Landesverwaltungen begeben. Ist es doch noch vor Kurzem vorgekommen, daß, als die Reichswasserstraßenverwaltung eine Baustelle für den Bau des Ottmachauer Staubeckens errichten wollte, der preußische Landwirtschaftsminister, dem heute leider die Strombauverwaltungen noch unterstellt sind, ihr das abschlug und damit die Ausführung eines rechtsgültigen Reichsgesetzes zu sabotieren versuchte.

Strombauten sind nicht einmalige Bauten; sie müssen ständig ausgebessert, erneuert, verändert werden. Ein böses Hochwasser kann riesigen Schaden anrichten, den ganzen Voranschlag über den Haufen werfen. Nicht viel anders ist es bei den Kanälen. Ein gesunkenes Schiff kann den Verkehr völlig lahm legen. Versandungen können eilige Baggerungen notwendig machen usw. Der eine Wasserbauinspektor hält seine Baustrecke in gutem Zustand, der andere kümmert sich wenig darum, läßt sie verfallen. Das Reichsministerium, das die Verantwortung und die Kosten dafür trägt, ist heut nicht in der Lage, ihn zu entfernen, zu pensionieren, zur Disposition zu stellen, weil die Ueberführung der Wasserbaudirektionen in die Reichsverwaltung wegen der Obstruktion des preußischen Landwirtschaftsministeriums immer noch nicht erfolgt ist.

Aber auch die Erstellung der Wasserstraßenabgabentarife erheischt genau so wie die Unterhaltung der Wasserstraßen die ständige Fühlung der Verwaltung mit der Binnenschiffahrt. Eine weder an ihrem Aufkommen noch

an der Aufbringung der Baukosten interessierte Zwischeninstanz wie die Länderverwaltungen, ist hier absolut nicht am Platz. Eine solche Teilung der Gewalten wäre vor allem für den Reichsfinanzminister untragbar. Die Folge würde sein, daß er auch den dringendsten Aufgaben gegenüber die Tasche zuknüpfen würde. Wer das Geld einnimmt und ausgibt, muß auch Herr über Bau-, Betrieb- und Abgaben sein. Von einer Verwaltung, die auf Kosten einer anderen baut, kann nicht die zweckmäßige Verwendung der Gelder erwartet werden. Mit einer bloßen Oberaufsicht des Reichsministers ist es eben nicht getan.

Eine solche würde aber auch einen recht überflüssigen, schwerfälligen und kostspieligen Apparat erfordern, der, gerade weil er der praktischen Betätigung entzogen wäre, den „grünen Tisch" verkörpern würde. Dann wäre es wirklich schon besser, die ganzen Wasserstraßenaufgaben den Ländern zurückzugeben, die dann natürlich auch deren Kosten tragen müßten.

Die Reichsverfassung hat sie aber aus guten Gründen dem Reich übertragen. Eine Wasserstraße ist ein einheitliches Ganzes. Es war eine ungemeine Erschwerung, wenn an der Elbe von der sächsisch-böhmischen Grenze an Sachsen, Preußen, Anhalt, Mecklenburg und Hamburg, am Rhein wie am Main, Preußen, Hessen, Baden, Bayern, getrennt arbeiteten. Durch die uns im Friedensdiktat aufgezwungene Mitwirkung fremder Kommissare ist die Arbeit ohnehin noch wesentlich komplizierter und schwieriger geworden. Die Vereinheitlichung der Verwaltung und der Verhandlungen mit den Auslandsvertretern ist ein gesunder Fortschritt, ist die notwendige Beseitigung eines recht schädlichen Partikularismus. Der muß sich aber schlimmer als je auswirken, wenn man dem Reich zwar die Tragung der Kosten aufbürdet und nur ein allgemeines Aufsichtsrecht zugesteht, aber die ausführenden Organe versagt.

Der Antrag Winckler-Schmedding stellt sich daher als ein gefährlicher Angriff auf die Reichseinheit und Reichsverfassung dar, mit deren Geist und Wortlaut er in schroffem Widerspruch steht.

Reichswasserstraßenverwaltung.

Von Ministerialrat Sorger, Dresden.

Die Auswirkung des § 97 der Reichsverfassung, wonach es Aufgabe des Reiches ist, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und in seine Verwaltung zu übernehmen, ist schon wiederholt wegen der Organisation der Wasserstraßenverwaltung an dieser Stelle Gegenstand von Aussprachen gewesen.

Meines Erachtens hat hierzu noch zu wenig der Techniker Stellung genommen, obwohl er dazu besonders berufen ist, weil er jahrelang diese Verwaltung am Strom praktisch ausgeübt hat und mit allen Interessenten am Strom in ständiger Fühlung lebt.

Die meisten Länder halten es für angezeigt, die Ströme weiterhin von Landesbehörden für das Reich verwalten zu lassen. Sie begründen ihre Stellungnahme damit, daß das Reich nach der Reichsverfassung den Strom fast nur als Verkehrsweg auszubauen und zu unterhalten habe, während doch die Ströme nicht nur den Interessen des Verkehrs, sondern auch denen der Landeskultur dienen, und daß es untunlich sei, die Verwaltung der Ströme als Verkehrsträger aus der gesamten wasserwirtschaftlichen Verwaltung eines Stromgebietes loszulösen; denn die Landeskulturinteressen eines Stromgebietes, vor allem des Gebietes unmittelbar neben der Wasserstraße, müßten nach den Vorschriften der Reichsverfassung weiter von den Ländern selbst gewahrt werden. In Artikel 97 Abs. 3 der Reichsverfassung ist zwar gesagt, daß bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen Frage; denn eine getrennte Behandlung der wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind und auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen ist. Da aber ein organischer Zusammenhang zwischen beiden Arbeitsgebieten besteht, käme in der Praxis nicht nur eine gegenseitige Rücksichtnahme, sondern ein enges Zusammenarbeiten von Reich und Land in Frage, denn eine getrennte Behandlung der wasserwirtschaftlichen Aufgaben des Reiches und der Länder ist schwierig, oft sogar unmöglich. Im Gegensatze zur Eisenbahn, die lediglich eine Verkehrsanstalt ist, dienen die großen Ströme neben dem Verkehr noch wichtigen Aufgaben der Landeskultur: sie regeln die Vorflut, sie nehmen städtische, ländliche und industrielle Abwässer auf, sie dienen der Wasserentnahme für Städte und Gemeinden, für Industrie und Landwirtschaft, oft wird auch das Gefälle des Stromes zu Kraftzwecken ausgenutzt.

Vom technischen Standpunkt aus ist die Wasserwirtschaft eines Stromgebietes als einheitliches Ganzes zu bearbeiten; denn die meisten technischen Arbeiten am Strome werden auch die Gebiete mit beeinflussen, die dem Strome unmittelbar benachbart sind. Eine Stromkorrektur zum Beispiel läßt sich selten durchführen, ohne daß die durch sie meist mitbedingten Aenderungen der Abflußverhältnisse im Strome auch die Abflußverhältnisse im Nachbargebiete, vor allem bei Mittel- und Hochwasser, berühren. Fast alle großen Stromkorrektionen greifen tief in die Wasserwirtschaft eines Landes ein, so daß an jedem Stromausbau, vor allem in dicht besiedelten, industriell hoch entwickelten Gegenden das Landeskulturinteresse ganz erheblich beteiligt ist. Umgekehrt wiederum sind die meisten baulichen Maßnahmen außerhalb des Stromschlauches — zum Beispiel die Arbeiten im Ueberschwemmungsgebiete — von großer Bedeutung für den Abflußvorgang im Strombett. Es bestehen also so innige Wechselbeziehungen technischer und wirtschaftlicher Art zwischen allen Arbeiten am Strome und in dessen Nähe, daß eine einheitliche Leitung aller dieser Arbeiten eine Notwendigkeit ist.

Mit den schiffbaren Strömen zusammen bilden die Nebenflüsse mit ihren Zubringern das gesamte Flußgebiet. Jeder größere Eingriff in den Wasserhaushalt dieser Nebenflüsse beeinflußt den Abfluß im Hauptstrom. Auch deshalb ist es anzustreben, die technische und technisch-wirtschaftliche Verwaltung nicht nur des Stromes mit seinem Nachbarland, sondern eines ganzen Flußgebietes in einer Hand zu lassen.

Werden aber nach dem Wunsche des Reichsverkehrsministeriums eigene Reichsbehörden in mittlerer und unterer Instanz für die Verwaltung der Ströme als Verkehrsstraßen gegründet, wird also den Landesbehörden die bisherige Tätigkeit für das Reich entzogen, so wird das Land gezwungen sein, weiter technische Behörden zur Bearbeitung seiner eigenen wasserwirtschaftlichen Arbeiten im Gebiete des Hauptstroms zu behalten. Dann bestehen zwei Behörden zur Bearbeitung oft derselben Sache — eine Reichs- und eine Landesbehörde — neben-

einander, und wenn auch bei beiden Behörden sicherlich der Wunsch bestehen wird, in beiderseitigem besten Einvernehmen zu arbeiten, so werden gegenseitige Reibungen nicht selten sein, vor allem dann, wenn gegensätzliche Interessen vertreten werden müssen, die jetzt ausgleichend in einer Hand bearbeitet werden. Ob sich auch die Interessenten am Strome, die mit Behörden ständig zu tun haben, in den neuen Zuständigkeiten zurechtfänden, ist sehr zu bezweifeln. Ueberdies würde es sicherlich kein Mann des Wirtschaftslebens verstehen, daß zeitraubende Arbeit gleichzeitig von zwei Behörden geleistet wird, die recht gut von einer Behörde erledigt werden könnte.

In der so schweren Zeit unseres Vaterlandes müßte doch Sparen und tunlichste Vereinfachung des Verwaltungsapparates oberstes Gebot sein. Es liegt durchaus nicht im finanziellen Interesse des Reiches und der Länder jetzt neue Reichsbehörden zu schaffen, deren Verwaltungsapparat für den Gesamtetat des Reiches und der Länder — und das ist infolge des Uebergangs der Steuerhoheit auf das Reich schließlich das allein maßgebende — unter allen Umständen Verteuerungen mit sich bringen muß.

Das Reich begründet seine Forderung nach reichseigenen Behörden in mittlerer und unterer Instanz damit, daß es als Träger der finanziellen Lasten des Stromausbaues auch eigene Behörden in mittlerer und unterer Instanz haben, und daß es das Verfügungsrecht über seine Beamten, die es mit Aufgaben betraue, in vollem Umfange besitzen müsse. Auch könnten die großen Aufgaben des Ausbaues der Ströme nur von einheitlichen technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus geleitet werden Zum ersten Teile der Begründung ist zu bemerken, daß sich bis jetzt — wenigstens in Sachsen — keinerlei Unzuträglichkeiten dadurch gezeigt haben, daß Landesbeamte für Aufgaben des Reiches mit tätig waren. Auch fernerhin wird jeder Landesbeamte die Arbeiten für das Reich mit ganz besonderer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit durchführen.

Wenn Schwierigkeiten mit einzelnen Ländern aufgetreten sein sollten, so müßten diese meines Erachtens doch unter allen Umständen zu überwinden sein. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! Gewiß wird auch bei dem Reich und in den einzelnen Ländern noch eine Vereinfachung des Verwaltungsapparates möglich sein, vor allem wird die finanzielle Notlage unseres verarmten Vaterlandes diejenigen Länder, in denen für wasserwirtschaftliche Aufgaben mehrere Behörden zuständig sind, dazu zwingen, die Arbeitsgebiete zusammenzufassen.

Daß der Ausbau der Ströme nur von einheitlichen Gesichtspunkten aus geschehen kann, ist selbstverständlich. Die Führung hierbei soll auch dem Reichsverkehrsministerium anvertraut werden. Der Ausbau geschah aber bereits zu der Zeit planmäßig, als die Verwaltung der Ströme noch ausschließlich in den Händen der Länder lag. Später ist durch das Reichsgesetz vom Jahre 1911 im allgemeinen für die meisten der deutschen schiffbaren Ströme das Ziel des Ausbaues festgelegt worden, das von den einzelnen Ländern einzuhalten war. In mustergültiger Weise ist von den Ländern der Ausbau nach den Richtlinien dieses Gesetzes in Angriff genommen worden. Die Länder wetteiferten miteinander, den Ausbau so rasch als möglich im Interesse der Schiffahrt und der Landeskultur zu bewerkstelligen und die Landesregierungen stellten hierfür reichlich Mittel zur Verfügung. Die Arbeiten der Stromverbauung haben wiederholt die besondere Anerkennung aller daran interessierten Wirtschaftskreise gefunden. Nicht verständlich ist daher die Forderung, die von einem Teile der Schiffahrtstreibenden nach eigenen Reichsbehörden in mittlerer und unterer Instanz erhoben wird. Von allen Schiffahrtstreibenden wird auch dieser Forderung durchaus nicht beigetreten, z. B. haben sich die in Dresden domizilierenden, einen wichtigen Teil der deutschen Binnenschiffahrt darstellenden Schiffahrtsgesellschaften mit lebhafter Unterstützung der Handelskammer Dresden und des Verbandes sächsischer Industrieller für die Beibehaltung der Landesbehörden ausgesprochen.

Zuzugeben ist, daß eine einheitliche Vertretung der wichtigen wirtschaftlichen Interessen der Schiffahrt, die ja fast ausschließlich in den Händen der Privatwirtschaft liegt, notwendig, und daß hierfür die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums die gegebene Stelle ist. Die Schiffahrt kämpft seit Jahren schwer um ihre wirtschaftliche Existenz als Konkurrenzunternehmerin der Eisenbahn. Sie erstrebt als Gegengewicht gegen die Seehafen-, Durchfuhr- und sonstigen Ausnahmetarife der Eisenbahn die sogenannten Binnenumschlagstarife und wünscht mit Recht im Gegensatze zu den wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahn ihre wirtschaftlichen Interessen in einer besonderen Abteilung des Reichsverkehrsministeriums vertreten zu sehen. Das ist ein erstrebenswertes Ziel, dem sich keine Landesregierung widersetzen wird, im Gegenteil, jedes Land wird diese Forderung mit allen Mitteln unterstützen. Es soll auch durchaus nicht die Notwendigkeit einer besonderen Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums bestritten werden, denn dieser Abteilung fällt weiter die große und für das deutsche Wirtschaftsleben so wichtige Aufgabe zu, die deutschen Kanalpläne der Verwirklichung entgegenzuführen. Künstliche Wasserstraßen führen meist durch das Gebiet mehrerer Länder, es muß eine Stelle da sein, die die technischen und wirtschaftlichen Fragen beim Bau und Betrieb dieser neuen Wasserwege behandelt und die oft gegensätzlichen Interessen der Länder in der Finanzierung, dem Ausbau, der Linienführung und dem Baufortschritt der Kanäle ausgleicht. Die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums hat also große, für Technik und Wirtschaft bedeutende Aufgaben zu lösen. Es sollte ihr daher nicht schwer fallen, im Interesse der Einfachheit der Verwaltung und der einheitlichen Führung der Wasserwirtschaft der Länder auf reichseigene Behörden in mittlerer und unterer Instanz zu verzichten und in enger und harmonischer Zusammenarbeit mit den Landesbehörden die künftigen Aufgaben zur Hebung und Vervollkommnung des Schiffsverkehrs zu lösen.

Eisenbahn und Schiffahrt. Gedanken zur Güterverkehrswoche.

Von Spectator.

(Schluß aus Heft 11.)

Eine kurze Betrachtung erfordern auch noch die zahlreichen Durchfuhrtarife. Ihnen liegt der an sich gesunde Gedanke zugrunde, den ausländischen Verkehr über die deutschen Strecken zu ziehen anstatt ihn das deutsche Gebiet umfahren zu lassen.

Aber auch hier kann die Uebertreibung dieses kaufmännischen Gedankens zu Erscheinungen führen, die vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkte Bedenken erregen. Die Tschechoslowakei ist als ein tarifarisch besonders stark umstrittenes Gebiet bekannt. Namentlich

der Wettbewerb zwischen Hamburg und Triest bringt immer wieder neue Tarifnachlässe auf beiden Seiten; Stettin bewirbt sich in besonderem Maße um die Transporte des Witkowitzer Reviers. Da greift die Reichsbahn zu Durchfuhrtarifen und hat wohl gar das Gefühl, daß — weil es sich ja nur um reine Durchfuhr handelt — es eine reine Eisenbahnsache sei und sonst niemand berühre. Können wir aus so einseitiger Einstellung, an der die Seehäfen kurzsichtig genug kräftigen Anteil nehmen, nicht eines Tages mit Schrecken erwachen wenn deutlich wird, was wir damit angestellt haben? Auch nach Belgien, Holland und Frankreich genießt die Tschechoslowakei besondere Durchfuhrtarife. Muß dieser Wettbewerb der Bahnsysteme untereinander nicht dazu führen, daß die allgemeinen Lebensverhältnisse in der Tschechoslowakei günstiger werden als bei uns, und daß die tschechische Exportindustrie in einer Weise Vorteile erhält, daß daraus eine schwere Schädigung der eigenen Industrie entsteht? Sollte Hamburg nicht größeres Interesse daran haben, daß die deutsche Industrie auf dem Weltmarkte wettbewerbsfähig bleibt? Sollte es aus ihrer Erstarkung nicht letzten Endes sogar mehr gewinnen können?

Nur nebenbei sei bemerkt, daß die Reichsbahn mit der übertriebenen Begünstigung der deutschen Seehäfen in der Rheinschiffahrt und den rheinischen Häfen Schäden erzeugt, die durch eine Steigerung des Hamburger Verkehrs über das Vorkriegsmaß hinaus keinen angemessenen Ausgleich für die Gesamtwirtschaft Deutschlands erhalten. Es ist übrigens eine ganz falsche Vorstellung, wenn der rasch und leicht urteilende Deutsche glaubt, daß die Frachten, die der Rhein auf seinem Rücken trägt, in Rotterdam oder Antwerpen nur auf Schiffe fremder Flagge verladen werden, die nach Hamburg geleiteten aber deutschen Reedereien zugute kommen. Man sehe sich doch einmal die in dem Hamburger Hafen liegenden Schiffe an und denke auch daran, daß es sogar einen Rhein-Seeverkehr gibt, d. h. daß Seeschiffe bis Köln herauf kommen und ohne Umladung unmittelbar den Verkehr über See vermitteln.

Und nun zum Verkehrsmonopol:

Bei den Seehafentarifen wurde schon angedeutet, wie die Reichsbahn selbst angestammten Verkehr dem Rhein zu entziehen sucht. Sie geht, wenn auch nicht zugestandenermaßen, so doch in der Tat auf das allgemeine Verkehrsmonopol los. Alles nimmt sie auf die Hörner:

Die Kraftwagen, indem sie in der Erkenntnis ihrer Wirtschaftlichkeit für gewisse Verkehrsbeziehungen und der Unmöglichkeit, sie durch Wettbewerb zu beseitigen, lieber selbst große Kraftwagenbetriebe in ihre Verwaltung aufnimmt.

Auch die Seeschiffahrt, die, unterstützt durch den billigen Antransport auf dem Rhein über Rotterdam billig nach deutschen Ostseehäfen verladen kann (nebenbei bemerkt in diesem Falle in nur deutschen Fahrzeugen!) oder den Handelsverkehr mit Rußland über Leningrad wieder in Gang gebracht hat, ist Gegenstand der Bekämpfung. Das trifft ebenso zu für den Verkehr der nordischen Länder mit Deutschland, der Schweiz oder anderen Staaten. Erst vor wenigen Tagen war in der Presse zu lesen, daß im Verkehr über die Eisenbahnfähren von Schweden—Dänemark nach Belgien und Holland 30 Proz. Nachlaß gewährt wird.

Der Binnenschiffahrt gegenüber wird abwechselnd behauptet, daß die Absicht des Wettbewerbes nicht bestehe, oder daß sie bekämpft werden müsse (Reichsbahndirektionspräsident Dr. Sarter) oder in milderer Form: daß das Interesse an den Reparationsleistungen der Eisenbahn höher stehe als die Obligationsbelastung des im Vergleich zur Reichsbahn kleinen Vermögens der Binnenschiffahrt.

Der Volkswirt wird zwar stets den Wettbewerb nicht nur gelten lassen, sondern als der Wirtschaft im ganzen nützlich betrachten. Er versteht darunter aber nur den Wettbewerb, der im Ringen um die wirtschaftlichste Gestaltung des Betriebes besteht. In dem Augenblick, wo die Preisbildung nicht mehr unter Berücksichtigung aller hierzu gehörigen Faktoren erfolgt, sondern wo die Wettbewerbspreise nur dadurch gehalten werden können, daß an anderer Stelle ungleich höhere Preise berechnet werden, muß Halt gemacht werden. Hier fängt der Wettbewerb an, ungesund zu werden. Denn ein solcher Kampf muß zum Ruin führen, entweder für beide Teile oder für den einen, während der andere sich nur auf Grund seiner überlegenen Kraft durchsetzt, nicht aber auf Grund der höheren Wirtschaftlichkeit seiner Betriebsform. Solcher Wettbewerb ist nicht wirtschaftlich im eigentlichen Sinne, er führt zur Unterdrückung der in dem örtlichen Wirkungsbereich höherstehenden Betriebsform. Ein solcher Wettbewerbskampf zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn müßte für uns als ein vaterländisches Unglück bezeichnet werden; er könnte uns um enorme Werte bringen.

Wir müssen daher vor allem erwarten, daß die Reichsbahn endlich in der Frage der Wasserumschlagstarife nachgebe, die nicht nur von der Binnenschiffahrt, sondern von zahlreichen Handelskammern und großen wirtschaftlichen Verbänden seit langem mit Nachdruck, aber ohne Erfolg gefordert werden. Das hartnäckige Versagen dieses durch die Staffeltarife notwendig gewordenen Ausgleichs muß den Eindruck erwecken, daß die Reichsbahn den bestehenden Zustand mit Bedacht benutzt, um den Frachten das Herankommen an den Wasserweg bewußt zu erschweren.

Soll die auf der Güterverkehrswoche zu Tage getretene Gedankenfülle zur noch wirtschaftlicheren Gestaltung des Umschlagsverkehrs Früchte tragen können, ist es erste Voraussetzung, daß dem kombinierten Verkehr die Möglichkeit, seine Wirtschaftlichkeit zu erweisen, nicht dadurch genommen wird, daß er auf den Zu- und Ablaufstrecken unter höheren Sätzen leidet, als sie im direkten Verkehr angewendet werden.

Der Kampf der Eisenbahn gegen die Schiffahrt hat schon dazu geführt, daß die Reichsbahn auf geradezu amerikanisch anmutende Gedanken kommt. Es ist bekannt, daß in einem dort drüben längst überwundenen Stadium die Privatbahnen sich der Schiffahrtskonkurrenz dadurch zu erwehren suchten, daß sie ihr durch Ankauf des Geländes an den Schiffahrtsstraßen die Anlage von Umschlagsplätzen unmöglich machten. Es sind Anzeichen dafür vorhanden, daß die Reichsbahn durch Erschwerung der Benutzung von Anschlußgleisen sich unbequemen Wettbewerbs zu entledigen sucht. Uns will freilich scheinen, als ob solche Art des Wettbewerbs keine Kunst wäre, da dabei die höhere Wirtschaftlichkeit des einen oder anderen Verkehrsmittels überhaupt nicht zum Ausdruck kommt.

Seitens der Eisenbahn wiederum wird oft behauptet, daß sie einen ungleichen Kampf kämpfe, da die Schiffahrt den Fahrweg unentgeltlich benutzen dürfe. Für Kanäle und kanalisierte Flußstrecken trifft dies überhaupt nicht zu. Von besonderem Interesse war in dieser Hinsicht der auf der Güterverkehrswoche von Oberingenieur Ringers, einem Holländer, gehaltene Vortrag. Dort führen die Eisenbahnen die gleiche Klage. Der Vortrag hat aber in eingehender Weise dargetan, daß dieser Unterschied für die Wirtschaftlichkeit des Wasserweges gegenüber dem Eisenbahnweg keineswegs von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Demgegenüber muß für unsere deutschen Verhältnisse betont werden, daß eine Unterdrückung der deutschen Schiffahrt durch den Wettbewerb der Eisenbahn dazu führen würde, daß die großen Summen, die jährlich

aufgebracht werden müssen, um unsere zahlreichen schiffbaren Flüsse zu unterhalten, deswegen nicht etwa gespart werden können. Denn bekanntlich dienen die Korrektions- und Unterhaltungsarbeiten an den Flüssen ebenso der aus landwirtschaftlichen Gründen unbedingt nötigen Schaffung guter Vorflut, wie sie der Schiffahrt dienen. In der historischen Entwicklung ist die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse meist das Nebenprodukt gewesen. Nachdem der Vertrag von Versailles unsere Flüsse, mit Ausnahme der Weser, sämtlich internationalisiert hat, sind uns überdies Unterhaltungslasten, unter Umständen auch weitere Ausbaukosten auferlegt, die wir unter allen Umständen dieser internationalen Verträge wegen tragen müssen. Geht die deutsche Schiffahrt im Wettbewerb gegen die Eisenbahn zurück, so haben wir die Bau- und Unterhaltungskosten allein für die Fremden aufzubringen, die uns ob dieses Schildbürgerstreiches noch auslachen werden.

Das Verkehrsmonopol der Reichsbahn würde also die für die deutschen Wasserstraßen notwendigerweise aufzuwendenden Gelder, abgesehen von dem Nutzen für die Landwirtschaft, ganz unproduktiv machen.

Bei den Wettbewerbsbestrebungen der Reichsbahn muß auch noch einer Erscheinung Erwähnung geschehen: das ist die besondere Werbetätigkeit. Die Reichsbahn als öffentliches Unternehmen muß wirken durch die öffentlich bekanntgegebenen Tarife und deren Anwendungsbedingungen, durch gute Verkehrsbedienung und durch ihre gleichmäßige Gerechtigkeit nach allen Seiten. Durch eine Art Werbetätigkeit, wie sie Spediteuren eigen ist, sehen wir Beamte nicht unbeträchtlichen Gefahren ausgesetzt. Die großen Spediteurverbände, mit denen die Reichsbahn in Berlin verhandelt hat, haben sich auch im allgemeinen dieser Werbetätigkeit gegenüber ablehnend verhalten.

Zum Schlusse sei nur noch bemerkt: Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen spielte seinerzeit auch der Umstand eine Rolle, daß die Privatbahnen sich in einem als ruinös betrachteten gegenseitigen Wettbewerb befanden. Dieser sollte zum Wohle des Ganzen beseitigt werden. Sollte mit der Ueberführung der Reichsbahn in die Gesellschaftsform jetzt wieder ein ähnlich ungesunder Zustand auftreten, nur mit dem Unterschied, daß der Kampf von dem vereinheitlichten Bahnnetz sich jetzt gegen die anderen Verkehrsunternehmungen richten muß? Niemand, dem unsere Wirtschaft am Herzen liegt, wird das wünschen können.

Bei aller Würdigung dessen, was die Reichsbahn als Reparationsleistung auf ihre Schultern hat nehmen müssen, muß man doch fragen: Sollte das Glück des deutschen Volkes wirklich nur in der Bereicherung der Reichsbahn liegen, ohne Rücksicht auf andere inländische Werte und ohne Rücksicht auf unsere Wettbewerbslage gegenüber dem Auslande?

Darüber zu entscheiden, ob die vom deutschen Volke in seiner Mehrheit bisher beschlossenen Gesetze für den Ausbau der Wasserstraßen als eine zweckmäßige Politik anzuerkennen sind oder nicht, ist nicht Sache der Reichsbahn-„Gesellschaft“.

Die Ueberspannung des einseitigen Gewinnstrebens birgt jedenfalls die Gefahr in sich, daß die Nachteile für die Gesamtheit größer werden, als die Vorteile für Einzelne!

Zur Geschichte der Internationalen Donaukommission.

Von Dr. Ludwig Seiermann, Berlin.

(Fortsetzung und Schluß aus der November-Nummer.)

IV. Die Tätigkeit der Interalliierten Donaukommission.

Die Interallliierte Donaukommission erledigte die prinzipiellen Fragen, die an sie herantraten, auf verschiedenen Vollsitzungen: Die erste fand statt im Oktober 1919 in Belgrad (an Bord des Dampfers „Zsofia“), die zweite am 28. Januar 1920 in Budapest im Hotel „Hungaria“, wo die Interalliierte Kommission auch ihre Bureaus hatte. Die Arbeiten der Kommission wurden zu Ende geführt bezw. bis zur Errichtung der Internationalen Donau-Kommission unterbrochen, am 12. Mai 1920, auf einer dritten Sitzung in Paris. Die glücklichen Ergebnisse der Tätigkeit der Interalliierten Kommisson, die im folgenden etwas näher behandelt werden soll, sind größtenteils der Schöpfung des Generalsekretariates zuzuschreiben, das, auf der Budapester Tagung ins Leben gerufen, in der Folgezeit eine engere Fühlungnahme der Kommission mit den zuständigen Organen der verschiedenen Uferstaaten gestattete und auch heute eine wichtige Institution der Internationalen Kommission darstellt.

Die Geschäfte des Generalsekretariats wurden bezw. werden in vier Abteilungen geführt. Der Verwaltungsabteilung oblagen, wie schon der Name sagt, die allgemeinen Verwaltungsarbeiten. Der Schiffahrtsdienst hatte u. a. die Geleitbriefe auszustellen und den Entwurf für ein Schiffahrtsreglement („Reglement d'ordres de route et de barre“) vorzubereiten. Schwierig und heikel war die der dritten Abteilung, der Schlichtungsabteilung, zugewiesene Aufgabe, wenn auch die endgültige Schlichtung von Eigentumsstreitigkeiten und Zuteilung des strittigen Materials Aufgabe des in den verschiedenen Friedensverträgen vorgesehenen amerikanischen Schiedsrichters war. Die „Section contentieux“ hatte diejenigen Schiffe, deren Eigentumszugehörigkeit nicht bestritten (worden) war, den rechtmäßigen Besitzern zurückzugeben. Eine vierte Abteilung bearbeitete die rein technischen Fragen.

Die Bedeutung der Interallliierten Donaukommission für den Wiederaufbau der Donauschiffahrt liegt auf zweifachem Gebiete:

1. in der Schaffung der technischen Voraussetzungen für die Wiederaufnahme des Verkehrs und in der Sicherstellung der Schiffahrt,
2. in der Inangriffnahme und Vorbereitung der eigentlich unter die Zuständigkeit der Internationalen Donaukommission fallenden Materien, wie z. B. der Reglements, der Gebührenfrage usw.

Zu 1.:

A. Dachte die Interalliierte Kommission ursprünglich daran, den gesamten Donauschiffspark bis zum Eintritt einer geordneten Friedenswirtschaft in ihrer Hand zu vereinigen, so wurde sie durch Gründe verschiedener Art — vor allem finanzieller und politischer Natur — bald von diesem Vorhaben abgebracht. So hat sie dann das Mandat des „Donaudienstes“ gewissen lokalen Organisationen übertragen: Auf der Oberen Donau übernahmen die dortigen Schiffahrtsgesellschaften die Durchführung des Verkehrs, auf der mittleren Donau wurde die Ausnutzung des vorhandenen Schiffsmaterials den Regierungen Rumäniens und Jugoslawiens überlassen. Damit war — nach Maßgabe der verfügbaren Kohlenvorräte — die möglichste Ausnutzung des Schiffsparkes gewährleistet. Die

Kommission stellte ihrerseits eine wirksame Schutzbehörde dar für alle Schiffe, insbesondere aber für die immer noch gefährdeten Schiffe der ehemaligen Mittelmächte, die sie mit ihrer Flagge deckte und mit einem Geleitbrief versah. Des weiteren trat die Interalliierte Kommission in allen Fragen vermittelnd dazwischen, die der Schiffahrt ein illegitimes Hindernis hätten entgegenbringen können. Zur Behebung kleiner örtlicher Differenzen waren in verschiedenen größeren Donaustädten Reichsstellen der Donaukommission errichtet, so in Turnu-Severin, Orsova, Preßburg, Wien, Passau, Baja, Belgrad, Rustschuk, Giurgiu und Galatz. Die unparteiische Amtsführung dieser Diensstellen wurde gewährleistet durch die Bestimmung, daß kein Bevollmächtigter der Kommission Bürger des Staates sein dürfte, in dem er seine Funktion ausübe.

B. Zu den Voraussetzungen für die Wiederaufnahme einer regulären Donauschiffahrt gehörte vor allem auch die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse am Eisernen Tor, insbesondere die Wiederaufnahme bezw. Weiterführung des Lotsendienstes auf dieser, der Schiffahrt die größten natürlichen Hindernisse entgegenstellenden Stromstrecke. Bekanntlich war in Art. 57 des Berliner Vertrages von 1878 Oesterreich-Ungarn das Mandat über diejenigen Arbeiten übertragen worden, die zur Beseitigung der durch das Eiserne Tor und die Stromschnellen der Schiffahrt bereiteten Hindernisse bestimmt sind. Gleichzeitig war der Monarchie das Recht zur Erhebung einer Schiffahrtstaxe zuerkannt worden, deren Erträgnisse zur Verzinsung und Amortisation der zur Durchführung der Arbeiten aufgenommenen Eisernen-Tor-Anleihe dienen sollten. Die Verträge von Trianon, Versailles, St. Germain und Neuilly entzogen Ungarn mit der Eisernen-Tor-Strecke das Mandat von 1878, ohne jedoch positive Bestimmungen, die erst die Donauakte vom 23. Juli 1921 (in Art. 32—33) brachte, zu schaffen. Der Lotsendienst auf der Eisernen-Tor-Strecke war bislang, d. h. bis zum Jahre 1918, von Ungarn zur vollsten Zufriedenheit aller Donauschiffahrtsgesellschaften durchgeführt worden. Von seiten der alliierten und assoziierten Mächte war aber schon auf den Friedensverhandlungen die Ansicht vertreten worden, daß ein nationaler Lotsendienst auf einem der wichtigsten Flußabschnitte der Donau der internationalen Ordnung des Flußsystems nicht entsprechen könne. Auf diesen Standpunkt stellte sich auch die Interalliierte Kommission, als sie auf der Oktober-Konferenz des Jahres 1919 die Internationalisierung des Lotsendienstes beschloß und sich bereit erklärte, die entstehenden notwendigen Auslagen vorläufig unter Erhebung einer geringen Lotsentaxe auf eigene Rechnung zu übernehmen. Der Internationalen Kommission sollte es vorbehalten bleiben, eine definitive Abgaben-Ordnung zu schaffen, aus deren Erträgnissen die bereits gemachten sowie die laufenden Ausgaben bestritten werden sollten.

Um die Kettenschiffahrt am Eisernen Tore wieder aufnehmen zu können, ließ die Kommission das Kettenschiff „Vascupa" instand setzen. Die Verhandlungen mit der jugoslawischen Regierung über die Wiedereinrichtung des Treidelbetriebes, des „Systeme du touage par chemin de fer" und die Uebernahme dieser Einrichtung in eigene Regie der Kommission blieben nicht ohne Erfolg. Das gesamte Personal des Schiffahrtsdienstes in Orsova wurde von der Kommission übernommen, die Befriedigung aller legitimen Ansprüche der dortigen Pensionisten gewährleistet. Die Notwendigkeit einer Verstärkung des Personals führte am 1. Mai 1920 zur Aufhebung der Agentie der Interalliierten Kommission in Turnu-Severin und Zuteilung des Personals derselben an den Orsovaer Schiffahrtsdienst.

C. Was die Instandhaltungs- und Verbesserungsarbeiten auf den übrigen Donauabschnitten anbelangt, so hatte die Kommission schon zu Beginn ihrer Tätigkeit das Baggermaterial und die Baggerarbeiten auf dem ganzen schiffbaren Flußlaufe unter ihre Kontrolle gestellt. Infolge materieller und politischer Schwierigkeiten „de force majeure" — wie es in den Berichten der Pariser Tagung vom Mai 1920 heißt — war die Regulierung und Unterhaltung der Wasserstraße lange Zeit vernachlässigt worden und das Unterhaltungsmaterial selbst größtenteils verloren gegangen. Nach und nach verschlimmerte sich die Lage immer mehr, und wenn auch der eislose Winter von 1919 auf 1920 das Eintreten gefährlicher Komplikationen glücklicherweise verhinderte, so war doch zu befürchten, daß die Donauschiffahrt einer nahen Katastrophe entgegenging, wenn nicht unverzüglich Gegenmaßregeln ergriffen wurden. Das Generalsekretariat setzte sich deshalb mit den Regierungen der verschiedenen Uferstaaten in Verbindung und verlangte eine genaue Liste

1. der unaufschiebbaren Bagger- und sonstigen Unterhaltungsarbeiten auf dem betreffenden Abschnitte,
2. der in den Händen des betreffenden Staates befindlichen Baggermaschinen sowie des sonstigen Unterhaltungsmaterials mit Angabe der momentanen Verwendungsfähigkeit.

Die Interalliierte Kommission führte sodann eine unparteiische Verteilung des Materials auf das gesamte Donaunetz — je nach dem Dringlichkeitsgrade der Arbeiten auf den einzelnen Stromabschnitten — durch. Diese Verteilung war nur eine provisorische, bedeutete daher, da die Eigentumsfrage gar nicht angeschnitten wurde, in keiner Weise einen Eingriff in die Befugnisse der Reparationskommission oder des amerikanischen Schiedsrichters. Die Bearbeitung der technischen Pläne für die Unterhaltung und Regulierung der Donau wurde der aus einem Stab von hervorragenden Wasserbauingenieuren aller Länder zusammengesetzten technischen Abteilung, an deren Spitze heute in der Internationalen Kommission übrigens ein Deutscher steht, übertragen, die Ausführung der Arbeiten selbst oblag den einzelnen Ländern.

D. Kohlendienst der Interalliierten Kommission. Bei der ungeheuren Kohlenknappheit während der Uebergangszeit von der Kriegs- zur Friedenswirtschaft war die Sicherstellung der Bunkerkohlenversorgung von eminenter Wichtigkeit für die Wiederaufnahme und Aufrechterhaltung des Schiffahrtsverkehrs. Auch hier hat sich die Kommission in selbstloser Weise betätigt, indem sie im Februar 1920 den Beschluß faßte, bis zur Wiederaufnahme normaler Handelsbeziehungen Kohlen zentral einzukaufen und zum Gestehungspreise (mit einem mäßigen Zuschlag) den Schiffahrtsgesellschaften zur Verfügung zu stellen. Die Interalliierte Kommission beabsichtigte ursprünglich, längs des Donaulaufes drei Kohlenstationen zu errichten, und zwar in Preßburg, Mohacs und in einem rumänischen Hafen (Corabia oder Giurgiu). Leider gingen aber nur die Pläne bezgl. der beiden

ersten Stationen in Erfüllung — wohl aus Mangel an Verständnis bei den rumänischen Behörden. Das Kohlenlager in Preßburg wurde von den Teschener Bergwerken, das in Mohacs von den Pecser Kohlengruben beliefert, der Kohlendienst am 1. April bezw. 1. August 1920 eröffnet. Wenn auch aus verschiedenen Gründen eine großzügige Durchführung des Projektes nicht möglich war, so hat die Interalliierte Kommission durch ihren Kohlendienst doch nicht wenig zur Ermöglichung der Wiederaufnahme der Donauschiffahrt überhaupt beigetragen. Die Einrichtung des Kohlendienstes wurde übrigens von der Internationalen Kommission übernommen und bis zum 31. August 1921 in derselben Weise weitergeführt.

E. Ebenfalls eine Schöpfung der Interalliierten Kommission ist das „Hydrometrische und Meteorologische Nachrichtenbureau" (Bureau d'informations d'hydromatrie et de météorologie), ein Institut, dessen Bedeutung für die Binnenschiffahrt der Uferstaaten sowohl wie für die zwischenstaatliche Donauschiffahrt nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Das von diesem Amt herausgegebene „Hydrometrische Nachrichtenblatt" verfolgt den Zweck, täglich eine Zusammenstellung der hydrometrischen Daten bezgl. der Donau und ihrer Nebenflüsse herauszugeben und somit eine der dringlichsten technischen Vorbedingungen für große Warentransporte auf der Donau zu schaffen. Allerdings dauerte es geraume Zeit — par suite de difficultées techniques, wie die Kommission sich entschuldigend ausdrückte, nicht zum wenigsten aber wohl auch infolge des mangelnden Verständnisses der jugoslawischen Regierung, deren Berichterstattung nach immer wiederkehrenden Klagen des „Le Danube International" sehr spärlich war, bis das erstrebte Ziel auch nur annähernd erreicht werden konnte.

Auf der Maitagung des Jahres 1920 faßte die Interalliierte Donaukommission den Beschluß, zur Deckung der allgemeinen Verwaltungsunkosten alle in der Kommission vertretenen Staaten in gleicher Weise heranzuziehen; Bayern und Württemberg gelten dabei als getrennte Staaten, da ja auch vorgesehen war, ihre Interessen in der Interalliierten Kommission durch zwei Delegierte vertreten zu lassen.

Zu 2.:

Die Interalliierte Donaukommission beschränkte sich nicht darauf, für die Dauer ihrer Wirksamkeit — war sie doch nur als temporäre Einrichtung gedacht — die notwendigsten Vorbedingungen für die Wiederaufnahme und Neubelebung der Donauschiffahrt zu schaffen, sie richtete ihren Blick auch in die Zukunft und suchte, soweit es nur immer möglich war, der Internationalen Donaukommission, in deren Hand die Friedensverträge die endgültige Verwaltung der Donaustraße gelegt hatten, den Weg vorzubereiten.

In diesem Sinne ging das Generalsekretariat an die Bearbeitung der wichtigen Abgaben- und Gebührenfrage heran und schlug hierfür die Aufstellung bestimmter — in diesem Zusammenhange nicht näher zu erläuternder — Grundsätze vor. Wichtiger und vordringlicher jedoch als diese Frage war die der Aufstellung eines einheitlichen Schiffahrtsreglements, die ebenfalls ihrer Regelung durch die Internationalen Donaukommission harrte. Hatte bezw. hat die Donau doch bis heute keine einheitliche Schiffahrtsordnung, obwohl die Notwendigkeit einer solchen schon seit langem fühlbar war: Sondervorschriften und Sondergewohnheiten hemmten in hohem Maße die ungestörte Abwicklung des zwischenstaatlichen Güter- und Personenverkehrs. In richtiger Erkenntnis der Dringlichkeit und Schwierigkeit dieser Materie leistete die Interalliierte Kommission ihrer Nachfolgerin eine wertvolle Vorarbeit, indem sie auf Grund sorgsamer Bearbeitung des gesamten in Frage kommenden Materials einen brauchbaren Vorentwurf für das neuzuschaffende Reglement schuf.

Ueberblickt man die Tätigkeit und die Erfolge der Interalliierten Donaukommission, so kann wohl mit Fug und Recht gesagt werden, daß sie vom besten Willen beseelt gewesen ist, die Internationalisierung des Donaustromes im Geiste der Freiheit der Schiffahrt und des Fortschrittes anzubahnen bezw. auszugestalten. Inwieweit diese Anerkennung auch der Nachfolgerin der Interalliierten Kommission, der Internationalen Donau-Kommission, gezollt werden kann, diese Frage kann und soll an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Betrachtet man aber den schleppenden Gang der Verhandlungen und die relativ geringen positiven Erfolge, die diese Internationale Kommission bis heute aufzuweisen hat, so möchte man fast glauben, daß die überzeugende Kraft des Geistes vom „Flumen liberum" immer mehr an Wirksamkeit verliert. Diese unerfreuliche Tatsache wird teils darauf zurückgeführt, daß die Befürchtung einer Beeinträchtigung der Hoheitsrechte der Uferstaaten durch die verhältnismäßig weitgehenden Befugnisse der Kommission, namentlich bei den neuentwickelten Nationalstaaten des Ostens, immer mehr zum Durchbruch kommt, teils auch mit einem erlahmenden Interesse der „Großen Entente" an den Problemen der Donau in Verbindung gebracht. Von all den großen Aufgaben, an deren Bewältigung sich die Internationale Donaukommission seit ihrem Bestehen bis zum heutigen Tage versuchte, ist eigentlich bis heute nur die Internationale Schiffahrtsordnung dem Abschluß zugeführt bezw. nahegebracht worden. Auf der Sommertagung des Jahres 1924 hat die Kommission unter dem Vorsitz des deutschen Delegierten, des Gesandten Seeliger, die Beratungen über diesen Punkt abgeschlossen und das Ergebnis den einzelnen Regierungen zugesandt. Bekanntlich ist die einheitliche Schiffahrtsordnung als „Donauschiffahrts-Polizeiverordnung. Vom 2. Oktober 1925." (Reichs-Gesetzblatt Teil II 1925, Seite 953 ff.) in Deutschland bereits Gesetz geworden. Verschiedene andere schwerwiegende, bereits seit Jahren bearbeitete Probleme harren aber noch der Erledigung.

Mögen die Befürchtungen, die so manche kritische Beurteiler der gegenwärtigen Verhältnisse für die Zukunft der wirtschaftlichen Freiheit auf der Donau hegen, sich als unbegründet erweisen, möge mit der Internationalisierung der Donau die fortschreitende wirtschaftliche Internationalität auf der Donau „the prelude of long years of peace, contentement and prosperity" sein, um mit einem der hervorragendsten Fachleute der Donauschiffahrt, dem Generaldirektor der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hofrat Ludwig Wertheimer, „ein aus gut gesinntem Herzen kommendes Wort des ehrwürdigen James Arthur Balfour" zu gebrauchen. Dann wird trotz aller politischen Scheidewände die technisch und politisch freigemachte Donau als gesunder Lebensnerv Mitteleuropas uns jenes starke Vertrauen zurückgeben, das schon die alten Römer zu ihr hatten und das sich auf den Münzen der illyrischen Legionen so schön ausgedrückt findet:

„Salus provinciarum, Salus rei publicae, Danubius!"

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925.*)

III.
Die Tätigkeit für die märkischen Wasserstraßen.

Die Belange der Reichswasserstraßen werden im Bezirke des Märkischen Wasserstraßenbeirats wahrgenommen:

a) auf preußischem Gebiete
   1. durch den Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen als Mittelbehörde und die ihm unterstellten Wasserbauämter Zehdenick, Eberswalde, Fürstenwalde, Cöpenick, Potsdam, Genthin und Rathenow als Ortsbehörden;
   2. durch den Polizeipräsidenten in Berlin als Mittelbehörde für die Berliner Wasserstraßen und das ihm unterstellte Wasserbauamt Berlin als Ortsbehörde;
   3. durch die Teltow-Kanal-Aktiengesellschaft in Berlin für den Teltowkanal.

b) auf mecklenburg-schwerinschem Gebiete unter Vermittlung des Mecklenburg-Schwerinschen Ministeriums des Innern in Schwerin durch die Wasserbauämter Grabow und Parchim als Ortsbehörden,

c) auf mecklenburg-strelitzschem Gebiete unter Vermittlung des Mecklenburg-Strelitzschen Staatsministeriums in Neustrelitz durch das Tiefbauamt in Neustrelitz als Ortsbehörde. (Abb. 1.)

A.
Bauliche Maßnahmen.

1. Unterhaltung der Wasserstraßen.

Die Verwaltung mußte sich bei der durch die Finanzlage des Reichs und die schnell fortschreitende Geldentwertung gebotenen Sparsamkeit in den ersten Jahren nach Uebernahme der Wasserstraßen auf die nötigsten Arbeiten der Unterhaltung beschränken. Erst vom Jahre 1924 an konnte planmäßig darauf hingearbeitet werden, die seit Beginn des Krieges nicht mehr in ausreichendem Maße unterhaltenen Wasserstraßen wieder in den den Anforderungen der Schiffahrt entsprechenden Zustand zu versetzen. Dieses Ziel ist in der kurzen Zeit noch nicht ganz, aber doch auf einem großen Teile der Hauptwasserstraßen erreicht worden.

Im einzelnen sei über die Arbeiten, die seit 1921 durchgeführt sind, folgendes mitgeteilt:

a) Untere Havelwasserstraße.

Auf der Unteren Havelwasserstraße sind im Bauamtsbezirk Rathenow größere Baggerungen auf Grund besonders bewilligter Zuschüsse zur Verbesserung des Fahrwassers ausgeführt, und zwar 1921 bei Havelberg, 1922 zwischen Rathenow und Bahnitz, 1923 an den Schleusenvorhäfen bei Garz und in der Mündung bei Havelort und 1924 unterhalb Grütz, bei Briest und Tieckow.

Übersichtskarte der Wasserstraßen, für die der Märkische Wasserstraßenbeirat zuständig ist.

mit Jnschrift sind Hebestellen.

Maßstab

Abb. 1. Lageplan.

*) Vergl. Heft 11/1925, Seite 288.

Im Bezirk Potsdam konnten aus Mangel an Mitteln nur einige kleine Baggerungen ausgeführt werden; doch wurden die Schleusen Spandau und Plötzensee einer gründlichen Ueberholung unterzogen und dabei mit elektrischen Antrieben versehen, soweit solche noch nicht vorhanden waren.

b) Berliner Wasserstraßen und Teltowkanal.

Auf den Berliner Wasserstraßen konnten wegen der knapp bemessenen Mittel nur die dringlichsten Unterhaltungsarbeiten ausgeführt werden. Insbesondere wurden an der Mühlendammschleuse in den letzten beiden Jahren die Tore erneuert und die Verschlüsse der Umläufe einer gründlichen Ueberholung unterzogen. In ähnlichem Umfang wurden die Schleusen in Charlottenburg ausgebessert. Ferner wurden die durch die Tätigkeit der städtischen Notauslässe stark verschmutzten Wasserläufe soweit als möglich ausgebaggert, und die enge und niedrige Mittelöffnung der Waisenbrücke mit Leitwerken versehen.

Im Teltowkanal*) wurde die Machnower Schleuse im Winter 1924/25 seit ihrer Inbetriebnahme zum ersten Male trockengelegt und gründlich überholt. Ferner mußten auch in dieser Wasserstraße einige Untiefen beseitigt werden, die an den Notauslässen der südlichen Bezirke Groß-Berlin entstanden waren. (Abb. 2.)

den Grabennetze nunmehr endgültig als behoben anzusehen.

Die Unterhaltung der Nebenwasserstraßen erstreckte sich am Friedrich-Wilhelms-Kanal insbesondere auf die Erneuerung einiger Tore und Brücken und auf die Ausbesserung des Mauerwerks einiger Schleusen.

In der Müggelspree wurden die stark abbrüchigen Ufer durch Packwerk befestigt und die Mündung verlegt, um die dauernde Versandung der Fahrstraße im Dämeritzsee nach den Rüdersdorfer Gewässern zu vermeiden. In den Rüdersdorfer Gewässern wurde die Schleuse in Woltersdorf trockengelegt und gründlich instandgesetzt.

In der Dahme-Wasserstraße waren besondere Arbeiten nur an der Schleuse Neue Mühle erforderlich, die mit neuen Obertoren und besonders bequemen Einrichtungen zum Festmachen kleinerer Fahrzeuge (Sportboote) versehen wurde. Zur Erleichterung des außerordentlich starken Sportverkehrs wurden ferner zwei neue Bootsschleppen eingerichtet. An der Langen Brücke in Cöpenick wurden neue Leitwerke errichtet.

d) Havel-Oder-Wasserstraße.

Die Arbeiten am Hohenzollernkanal konnten sich in der Hauptsache auf die Unterhaltung der Hauptbauwerke, insbesondere der Abstiege bei Niederfinow und Lehnitz beschränken. Beide Schleusenanlagen wurden im letzten

Übersichtskarte
der
Berliner Wasserstraßen

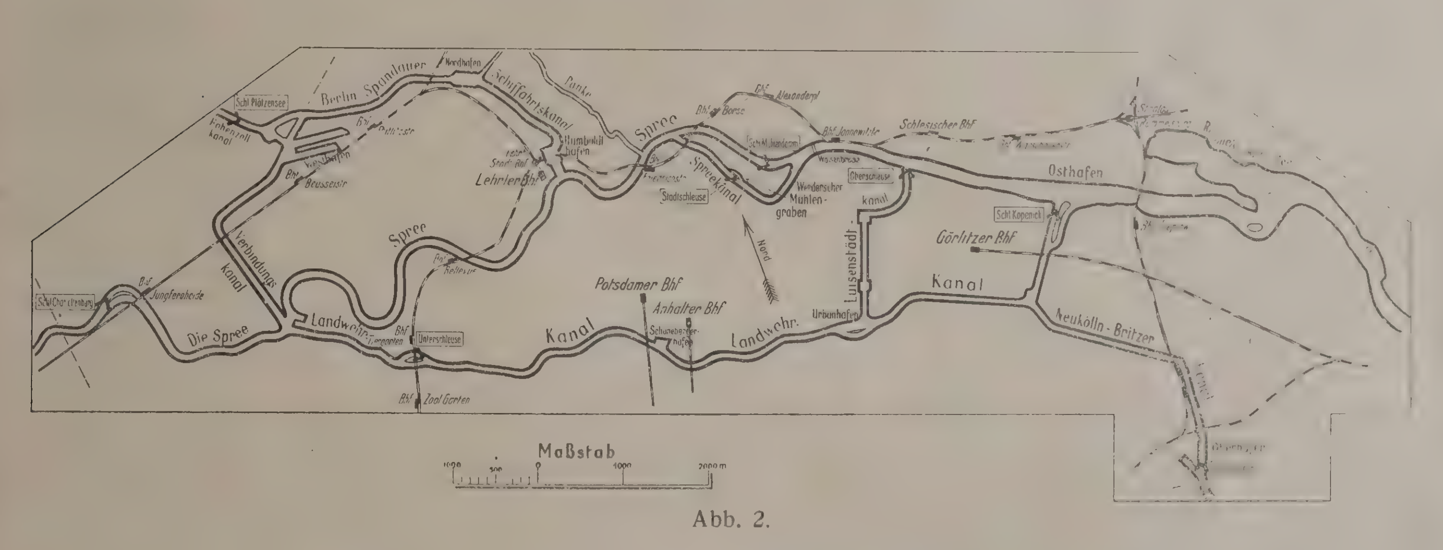


Abb. 2.

c) Spree-Oder-Wasserstraße.

Die Kanal- und Flußstrecken der Spree-Oder-Wasserstraße sind regelmäßig unterhalten worden. Insbesondere wurde im Jahre 1924 eine sorgfältige Ausbesserung der abgängigen Uferbefestigungen in der Strecke Seddinsee-Große Tränke in Angriff genommen. Auch wurden alle Schleusen der Hauptwasserstraße trockengelegt und gründlich überholt. Die in den Jahren nach den Kanalverbreiterungen (1909 bis 1913) beobachteten Verwässerungen der angrenzenden Ländereien an den Stellen, an denen der Oder-Spree-Kanal im Auftrag liegt, sind durch fortgesetzte Nachdichtungen des Kanals und Räumung der angrenzen-

Winter trockengelegt und gründlich überholt. Die im Jahre 1919 aufgetretenen Risse an den Mauern der Schleuse IV in Niederfinow sind dabei durch besondere Maßnahmen so gut als möglich gedichtet worden. Die Mauern werden ständig beobachtet und geben zur Zeit keinen Anlaß zu Besorgnissen. Das während des Krieges und nachher eingetretene Abblättern der Verblendung der Kammermauern der Schleusen in Niederfinow scheint vorläufig zum Stillstand gekommen zu sein. Die Wände sind mit senkrechten Reibhölzern versehen worden, so daß die Fahrzeuge in den Kammern keinerlei Beschädigungen ausgesetzt sind.

In Hohensaaten sind bei der Ostoderschleuse die bereits beim Bau vorgesehenen Klapptore als Gegentore eingesetzt worden, so daß nunmehr auch bei Abfällen der Oder unter den normalen Binnenwasserstand ein leicht betriebsfähiger Abschluß vorhanden ist.

Von der Wasserstraße Hohensaaten—Friedrichstal ist die Strecke von Hohensaaten bis Schwedt nach ihrer Fertigstellung in die Unterhaltung der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen übernommen worden. Die übrigen Teile dieser Wasserstraße bis zur Provinzgrenze bei

*) Der Teltowkanal ist am 1. April 1921 auf Grund der Reichsverfassung vom 11. August 1919 Reichswasserstraße geworden. Er wird aber auf Grund eines vom Reiche mit dem früheren Eigentümer, dem Kreise Teltow, am 11. April 1924 geschlossenen Vertrages durch die Teltowkanal-A.-G. betrieben, an der Reich und Kreis je zur Hälfte beteiligt sind. Die Gesellschaft betreibt außerdem die früher mit dem Kanal verbundenen, aber nicht in das Eigentum des Reichs übergegangenen Nebeneinrichtungen des Kanals, insbesondere die elektrische Treidelei, die Teltowwerft und die Personenschiffahrt.

Friedrichsthal sowie die Schleuse Schwedt, die die Verbindung zum Oderstrom herstellt, werden nach ihrer Vollendung ebenfalls übernommen werden.

Am Finowkanal, am Oranienburger- und Malzerkanal sind einige der zweiten Schleusen ausgeschaltet und stillgelegt worden, da der bauliche Zustand zu Bedenken Anlaß gab und die Wiederherstellung im Hinblick auf den schwachen Verkehr nicht zu rechtfertigen war.

e) Obere Havel-Wasserstraße.

Auf der Oberen Havelvasserstraße haben sich die Arbeiten in der Hauptsache auf die verkehrswichtigsten Teile von Zehdenick abwärts beschränkt. So wurde namentlich die Schleuse Zehdenick trockengelegt und gründlich überholt. Die anderen Schleusen des Voßkanals sollen im kommenden Winter ausgebessert und zum Teil mit neuen Toren versehen werden. Eine Verbreiterung und Vertiefung des Kanals, wie er von der Schiffahrt schon mehrfach angeregt wurde, wird zum Teil durch Arbeiten vorbereitet, die im Jahre 1925 zur Verbesserung des Hochwasserabflusses der Havel bei Liebenwalde ausgeführt werden.

In der Oberen Havel konnten im Jahre 1924 die Baggerungen zur Erhaltung der Fahrtiefe wieder aufgenommen werden.

f) Mecklenburger Wasserstraßen.

Außer der Unterhaltung der Wasserstraßen und der Beseitigung der vielen im Kriege entstandenen Schäden ist zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Wasserspiegel des Grabow-Fresenbrügger-Kanals und eines Teils des Güritzer-Kanals auf 21 bezw. 18 m, bei 1,75 m Tiefe, verbreitert worden. Einige auf freier Strecke gelegene Portalzugbrücken sind durch feste Brücken ersetzt oder auf Schleusenunterhäupter verlegt. In Neu-Kaliß ist zur Erreichung der nötigen Drempeltiefe (1,70 m) ein drittes Torpaar eingesetzt worden.

Die beiden baufälligen Schleusen bei Kuppentin und Bobzin sind beseitigt, an ihre Stelle ist oberhalb Lübz eine neue Schleuse von 55 m Länge, 6,60 m Breite und 7 m Gefälle gebaut. Das Oberwasser von Kuppentin wird durch einen Randkanal von 6,5 km Länge, 14 m Sohlenbreite und 1,75 m Tiefe bis zur neuen Schleuse geleitet. Das Unterwasser der neuen Schleuse ist durch einen Kanal von 1,7 km Länge an die bestehende Schiffahrtstraße angeschlossen.

2. Ausbau der Wasserstraßen.

a) Havel-Elbe-Wasserstraße.

Der die Verbindung zwischen Havel und Elbe herstellende Ihle-Plauer-Kanal wurde als Teil des Mittellandkanals im Rahmen des schon von Preußen beschlossenen Gesetzes vom 4. Dezember 1920 für den Verkehr mit 1000-t-Fahrzeugen weiter ausgebaut. Die Arbeiten am Plauer Kanal sind auf der Strecke von Parey bis Genthin — rd. 12 km — fast vollständig beendet. Im Frühjahr 1926 wird auch die Strecke zwischen Genthin und Kade, in der ein die Wasserstraßen um etwa 2 km verkürzender Durchstich liegt, fertig ausgebaut sein, so daß die Schiffahrt dann von Parey bis Kade über eine allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechende Wasserstraße verfügt. Für die Landeskultur ist dieser Bauabschnitt insofern von Bedeutung, als durch die damit verbundene Beseitigung der Genthiner Mühle die Möglichkeit einer wesentlichen Vorflutverbesserung in den oberhalb gelegenen Niederungen des Torfschiffahrtskanals und des Parchener Bachs geschaffen ist.

Seit längerer Zeit fertig ist ferner die Mündungsstrecke am Plauer See unterhalb der geplanten neuen Schleuse bei Großwusterwitz, die das Gefälle der jetzt vorhandenen Schleusen Kade und Plaue zusammenfassen und in den nächsten Jahren gebaut werden soll.

Vom Ihle-Kanal ist eine Strecke von rd. 9 km Länge zwischen Burg und der Schleuse Ihleburg mit allen erforderlichen Brücken planmäßig ausgeführt. Für die übrigen Strecken liegen die Entwürfe fertig vor, der Grunderwerb ist zum größten Teil schon getätigt. Der Weiterbau soll in dem Maße erfolgen, als der Bau des Mittellandkanals fortschreitet.

b) Der neue Abstieg bei Fürstenberg a. O.

Die Steigerung des Verkehrs auf dem Oder-Spree-Kanal, der im Jahre 1912 bereits auf mehr als 4,4 Mill. Tonnen in rund 40 000 Fahrzeugen gestiegen war, hatte schon im Frühjahr 1918 Veranlassung gegeben, Richtlinien für eine Erweiterung der Schleusenanlagen am Oder-Spree-Kanal aufzustellen, in denen, in der Annahme, daß nach dem Kriege zum mindesten der Vorkriegverkehr wieder einsetzen werde, in Aussicht genommen war, in Fürstenberg, Kersdorf, Fürstenwalde, Große Tränke und Wernsdorf neben den vorhandenen Doppelschleusen dritte Schleusen zu errichten, von denen die vier letztgenannten in der Lage sein sollten, einen Schleppzug aus einem Dampfer und drei 600-t-Kähnen zugleich aufzunehmen. Für Fürstenberg, wo die Durchfahrt ganzer Schleppzüge durch die Schleuse nicht in Frage kommt, war eine Zwillingsschachtschleuse mit Kuppelbetrieb in den Kammerabmessungen von je 85:12 m als ausreichend vorgesehen.

Die Notwendigkeit, nach Beendigung des Krieges Arbeitsgelegenheiten zu schaffen, gab den Anlaß, die Erdarbeiten für die Vorhäfen und die Schleusengruben in Wernsdorf, Große Tränke und Kersdorf bereits im Frühjahr 1919 zu beginnen. In Fürstenberg wurde zunächst der obere Anschlußkanal zum Abstiegbauwerk in einer Länge von 2 km in Angriff genommen, während in Fürstenwalde erst noch Erhebungen über die zweckmäßigste Lage der neuen Schleuse, Untergrundverhältnisse usw. angestellt werden mußten.

Der größte Teil dieser Arbeiten mußte aber infolge der finanziellen Notlage des Reichs schon im Laufe der Jahre 1920 bis 1923 wieder eingestellt werden. Bedenken hiergegen lagen nicht vor, da die Arbeitslosigkeit mehr und mehr abnahm, und der Verkehr auf dem Oder-Spree-Kanal infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Notlage kaum die Hälfte seines Umfanges in der Vorkriegszeit erreichte. Auch hatte die Entwurfsbearbeitung inzwischen ergeben, daß es vielleicht möglich und vorteilhaft sein würde, die Zahl der Schleusen zwischen Kersdorf und Wernsdorf gegenüber dem bisherigen Zustande zu vermindern. Es erschien um so mehr notwendig, diese Frage vor Weiterführung der Arbeiten noch einmal gründlich zu untersuchen, als eine solche Veränderung der bestehenden Stauverhältnisse natürlich auch Belange der Landeskultur berühren mußte. Lediglich der Bau des Abstiegs bei Fürstenberg wurde energisch weitergefördert, weil eingehende Untersuchungen der vorhandenen drei Doppelschleusen ergeben hatten, daß ihr Zustand infolge des unsicheren Baugrundes, auf dem sie stehen, nicht mehr ganz unbedenklich sei. Dabei entschloß man sich, die Längen der Schleusenkammern bei Beibehaltung der Breite von 12 m auf 130 m zu erhöhen, weil dieses Maß den Abmessungen der, vorläufig und wohl auch noch lange Zeit, hauptsächlich auf der Oder verkehrenden Berliner, Breslauer und Plauer Maßkähne bei geringstem Wasserverbrauch am meisten gerecht wird.

Von dem ganzen Abstiegbauwerk ist zurzeit der obere und untere Vorhafen fertig und im Betrieb. Fertig sind ferner eine über den Oberkanal führende Straßenbrücke, ein Nadelwehr, mit dessen Hilfe der Oberhafen nötigenfalls trockengelegt werden kann, und 34 schwere Eisenbetonpfeiler, die auf 600 m Länge vor dem Schleusenbauwerk an jeder Seite die Ufereinfassung des oberen Vorhafens bilden.

Auszuführen sind in den Vorhäfen noch die massiven Leitwerke, die den Anschluß der Schleuse an die Ufer- und Sohlenbefestigung der Vorhäfen bilden sollen, und eine 80 m weitgespannte Eisenbahnbrücke über den unteren Vorhafen, die im nächsten Jahr gebaut werden soll.

Beim Abstiegbauwerk selbst ist in letzter Zeit mit den Betonarbeiten begonnen worden, und es ist anzunehmen, daß das neue Bauwerk im Laufe des Jahres 1928 dem Betriebe übergeben werden kann.

Ferner dehnte man die Entwurfsarbeiten auch auf die Mündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder aus, die seit Fertigstellung des Oder-Spree-Kanals auch den beteiligten Wasserbauverwaltungen mehrfach Anlaß zu Beanstandungen gegeben hatte.

Die Untersuchungen über bestehende Möglichkeiten einer Verbesserung der Mündungsverhältnisse haben zu dem Plan geführt, die Mündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder etwa 800 m stromaufwärts zu verlegen und das ganze linke Ufer von der Fürstenberger Brücke bis an das Fürstenberger Steilufer durch einen hochwasserfreien Deich zu sichern. Durch diesen Deich wird nicht nur den von Oberstrom kommenden Oderschiffen die Einfahrt in den Kanal erleichtert, sondern es werden auch den aufwärts bestimmten Fahrzeugen sichere Liegeplätze auf der Oder geschaffen, wenn der Deich an seinem unteren Teil entsprechend hergerichtet wird. Ferner soll der jetzige Engpaß an der vorhandenen Oderdeichbrücke dadurch beseitigt werden, daß die Schiffahrtstraße in unverminderter Breite unter einer neuen weit gespannten Brücke hindurch geführt wird. Die für diese Bauten erforderlichen Mittel sind bewilligt und die Arbeiten in diesem Jahr mit der Zurückverlegung des Rampitz-Aurither Deiches gegenüber der Kanalmündung begonnen worden, die im Vorflutinteresse vor Anlage des Deiches am linken Ufer ausgeführt werden muß.

c) Das Schiffshebewerk bei Niederfinow (Liepe).

Der Bau eines mechanischen Hebewerkes für den großen, 36 m hohen Abstieg bei Niederfinow war schon bei der Planung des in den Jahren 1905 bis 1914 erbauten Hohenzollernkanals ins Auge gefaßt. Da jedoch die im Jahre 1906 vorgenommene Ausschreibung keinen durchaus befriedigenden Entwurf gezeitigt hatte, entschied man sich zunächst für die Erbauung des jetzt vorhandenen Schleusenabstiegs von vier Schleusen mit je 65 m Länge, 10 m Breite und 9 m Gefälle. Dagegen nahm man bereits damals im Einverständnis mit dem Wasserstraßen- und Finanzbeirat für den für spätere Zeit vorgesehenen zweiten Abstieg ein Hebewerk in Aussicht, weil es mit dem Vorzug großer Leistungsfähigkeit den Vorteil verbindet, der Scheitelhaltung kein Wasser zu entziehen.

Die Aufstellung eines für die Ausführung geeigneten Hebewerksentwurfs war denn auch schon vor dem Kriege in Angriff genommen worden. Sie mußte aber im Jahre 1914 aus Mangel an Personal wieder eingestellt werden und wurde erst 1919 wieder aufgenommen, als sich an der Schleusentreppe bauliche Mängel zeigten, die sicherheitshalber eine beschleunigte Herstellung des zweiten Abstiegs erwünscht erscheinen ließen. Zur Durchführung dieser Entwurfsarbeiten und zur Vorbereitung des Baues wurde Ende 1921 in Eberswalde das Neubauamt für den zweiten Abstieg des Hohenzollernkanals eingerichtet.

Die Arbeiten des Neubauamts sind nunmehr soweit gediehen, daß man sich über die Abmessungen des Hebewerks und seine Bauweise im allgemeinen klar geworden ist. Der Trog soll die Aufnahme eines Flußschiffes von etwa 80 m Länge und 9,2 m Breite gestatten. Nach dem jetzigen Stande der Entwurfsarbeiten und Voruntersuchungen ist anzunehmen, daß die Bauarbeiten für den gesamten Abstieg im Frühjahr 1926 zur Ausschreibung gelangen können. Mit der Bauausführung des Hebewerkes selbst wird dann bei Bewilligung der erforderlichen Geldmittel spätestens im Frühjahr 1927 begonnen werden können.

B.

Maßnahmen zur Förderung des Verkehrs.

Je weniger die Verwaltung nach dem Vorgesagten infolge der ungünstigen Finanzlage des Reiches während der Inflationszeit in der Lage war, den Verkehr auf den Wasserstraßen durch bauliche Maßnahmen zu fördern, um so mehr bemühte sie sich, dieses Ziel durch Berücksichtigung derjenigen Wünsche der Wasserstraßeninteressenten, insbesondere also der Schiffahrttreibenden, zu erreichen, deren Erfüllung ihr ohne erhebliche Kosten möglich war. Sie wurde darin in dankenswerter Weise durch die Organisationen der Schiffahrt selbst unterstützt, die ihr in dem mit der Zeit mehr und mehr erweiterten „Tarifausschuß" des früheren Märkischen Wasserstraßenbeirats und in dem neuerdings zum ständigen „Wassersportbeirat" umgebildeten „Arbeitsausschuß Berliner Wassersportvereine" die sachverständigen Berater zur Verfügung stellten, deren die Verwaltung zur Durchführung ihrer verkehrsfreundlichen Absichten bedurfte.

Durch die verständnisvolle Mitarbeit dieser Körperschaften aus den Reihen der Interessenten gelang es insbesondere bei Neubearbeitung der Wasserpolizeiverordnung eine ganze Reihe wichtiger Verkehrserleichterungen vorzunehmen, die die Schiffahrt bereits lange erstrebt hatte, wie z. B. Zulassung größerer Längen für Schleppzüge sowie größere Tauchtiefen und Geschwindigkeiten für Eildampfer auf dem Hohenzollern- und Oder-Spree-Kanal, die Beseitigung mancher drückender Bestimmungen über Ausrüstung, Bemannung und Ueberwachung der Fahrzeuge, die Vereinfachung der Ausweichregeln und anderes mehr. Ebenso konnten die Schleusenbetriebszeiten, die bei dem geringen Verkehr der Inflationsjahre zur Verminderung der Betriebskosten teilweise recht stark hatten eingeschränkt werden müssen, im Benehmen mit den genannten Interessentenvertretungen entsprechend den Wünschen der Schiffahrt und den häufig stoßweise wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs nach und nach ausgedehnt werden, so daß längere Aufenthalte an den Schleusen jetzt im allgemeinen nicht mehr vorkommen. Schließlich erwies sich die enge Zusammenarbeit der Verwaltung mit den Interessenten auch bei Planung und Durchführung der Neu- und Ergänzungsbauten an den Wasserstraßen für beide Teile als vorteilhaft. Einerseits wurde dadurch eine gewisse Gewähr dafür geschaffen, daß die verhältnismäßig geringen zur Verfügung stehenden Geldmittel im großen und ganzen da eingesetzt wurden, wo sie, unter voller Würdigung der in Betracht kommenden landeskulturellen und sonstigen allgemein volkswirtschaftlichen Belange, der Schiffahrt am meisten förderlich waren, und daß die Bauausführungen auch in allen Einzelheiten weitgehend den Erfahrungen und Wünschen der praktischen Schiffahrt angepaßt wurden. Anderseits boten die durch diese laufende Zusammenarbeit bedingten häufigen Zusammenkünfte der Vertreter der Schiffahrt mit denen der Verwaltung auch die beste Gelegenheit, die Schiffahrtinteressenten auch über die bei den Wasserstraßen vorliegenden landeskulturellen und wasserwirtschaftlichen Aufgaben zu unterrichten und ihr Interesse dafür wachzurufen.

C.

Tarifpolitik.

Die Haltung, die aus allen diesen Maßnahmen spricht, versuchte die Verwaltung auch bei ihrer Tarifpolitik einzunehmen, obwohl sie natürlich bei der ungünstigen finanziellen Lage des Reiches ihr Hauptaugenmerk darauf richten mußte, Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen.

Sie versuchte, dieses Ziel in erster Linie durch eine Verminderung der laufenden Ausgaben zu erreichen, insbesondere durch eine Herabsetzung der Betriebs- und Verwaltungskosten. Die Maßnahmen, die sie in dieser Hinsicht traf, erstreckten sich neben dem in den letzten Jahren in allen Verwaltungszweigen des Reiches vorgenommenen Personalabbau, in geschäftlicher Beziehung insbesondere auf eine Vereinfachung der Verwaltung, die im Verkehr mit der Schiffahrt besonders in einer Vereinfachung der Abgabenerhebung zum Ausdruck kam. In technischer Beziehung wurde vor allen Dingen auf eine Verbesserung der Arbeitsmethoden und des Beschaffungswesens Wert gelegt.

Das erstrebte Ziel ist im allgemeinen erreicht worden. Das geht beispielsweise daraus hervor, daß bei den Märkischen Wasserstraßen die jährlichen Unterhaltungskosten im Jahre 1924, in dem der größte Teil der Instandsetzungen ausgeführt wurde, die im Kriege und in der nachfolgenden Inflationszeit zurückbleiben mußten, mit rund 2 Millionen Reichsmark unter Berücksichtigung des stark gesunkenen Geldwertes nicht höher waren als im Jahre 1913, in dem sie rund 1,4 Millionen Mark betrugen. Die dem Reich zur Last fallenden Ausgaben für Beamtengehälter waren sogar im Jahre 1924 erheblich geringer als 1913. Die Ersparnis beträgt, wenn man die Ungleichwertigkeit des Geldes berücksichtigt, fast 35 v. H.

Die gesamten laufenden Jahresausgaben für Unterhaltung, Verwaltung und Betrieb der Wasserstraßen, für die der Märkische Wasserstraßenbeirat zuständig ist, haben im Jahre 1924 rund 3,8 Millionen Reichsmark betragen. Diesen Ausgaben standen vor dem Kriege an Einnahmen eigentlich nur die Schiffahrtabgaben gegenüber, da alle übrigen Einnahmen, die sich aus der Nutzung der Wasserstraßen und ihres Zubehörs ergaben, zahlenmäßig fast verschwanden. Z. B. brachten im Jahre 1913:

die Schiffahrtabgaben rund 3,7 Millionen Mark,
die Nutzungen u. dgl. „ 0,1 „ „ .

Nach dem Kriege zwangen die finanzielle Notlage des Reichs und der starke Rückgang des Verkehrs gebieterisch auch die bisher verhältnismäßig wenig belasteten Anlieger der Wasserstraßen nach Maßgabe ihres Vorteils heranzuziehen, und zwar um so mehr, als einerseits das während des Krieges in Kraft getretene Wassergesetz der Verwaltung in dieser Beziehung neue Möglichkeiten eröffnete und auf der anderen Seite die Schiffahrt schon ohnehin schwer genug an dem durch die allgemeine Wirtschaftslage herbeigeführten Verkehrsrückgang trug. Der finanzielle Erfolg konnte zwar nicht sehr erheblich sein; immerhin gelang es, allein bei den Märkischen Wasserstraßen die Einnahmen aus Nutzungen auf rund 400 000 RM. zu steigern, um die die Schiffahrt erleichtert werden konnte.

Daneben konnte eine Nachprüfung der Schiffahrtabgaben auf ihre Steigerungsfähigkeit nicht vermieden werden, zumal der vor dem Krieg gültige Tarif doch in mancher Hinsicht der Umarbeitung bedurfte, weil er einzelne Verkehrsbeziehungen im Vergleich zu ihrer Tragfähigkeit zu hoch, andere zu gering belastete und in seinen Einzelheiten ziemlich verwickelt war.

Diese Nachprüfung führte nach Anhörung des früheren Wasserstraßenbeirats zu dem neuen Abgabentarif vom 1. Juli 1922, der sich von dem bis dahin geltenden im wesentlichen darin unterscheidet, daß er den Unterschied zwischen den Haupt- und Nebenwasserstraßen, der in verschiedenen Sätzen zum Ausdruck kam, fallen ließ, und für alle Wasserstraßen einheitliche Sätze, nur unterschieden nach den Güterklassen, vorsah. Ferner wurden statt vier Güterklassen fünf eingeführt, wie im Eisenbahngütertarif. Die Zahl der Hebestellen blieb im allgemeinen die gleiche; nur auf der unteren Havelwasserstraße erschien es zulässig, außer den bestehenden in Brandenburg und Rathenow drei weitere Hebestellen einzuführen, da diese Wasserstraße durch die Erbauung der neuen Schleusen eine ganz wesentliche Verbesserung erfahren hatte. An der oberen Havel kamen einige Hebestellen in Fortfall.

Besonders hervorzuheben ist, daß der neue Tarif infolge dieser Aenderungen geeignet ist, den Uebergang zum Tonnenkilometertarif zu erleichtern, der auf den westlichen Kanälen schon besteht und sich wahrscheinlich auch für die mitteldeutschen Wasserstraßen empfehlen wird, wenn die Verbindung durch den Mittellandkanal erst einmal hergestellt ist. Von einer sofortigen Einführung des Tonnenkilometertarifs wurde abgesehen, weil das sich durch die starke Verzweigtheit der Wasserstraßen der Mark ebenso verbot wie durch die Unmöglichkeit, die nur für das alte Hebestellensystem ausgebildeten Abgabenerheber plötzlich auf die Tonnenkilometerberechnung umzuschulen, für die zudem auch die vermessungstechnischen Unterlagen zum Teil noch fehlten. Vielleicht wird man von dem jetzigen Tarife erst zum sogenannten „Teilstreckentarif" übergehen müssen, ehe man den Tonnenkilometertarif einführen kann. Die Gelegenheit, diese Frage zu erörtern, dürfte sich demnächst bieten, wenn die Einführung eines sechsklassigen, dem neuen Eisenbahngütertarife angepaßten Güterverzeichnisses erwogen wird.

Hinsichtlich der Höhe der Abgabensätze war die Wasserstraßenverwaltung im wesentlichen an die Tarifpolitik der Eisenbahn gebunden. Sie konnte daher in der Inflationszeit der Geldentwertung ebenfalls nur soweit folgen, als es die Eisenbahn tat. Die Folge war, daß die in Goldmark umgerechneten Einnahmen und Ausgaben in argem Mißverhältnis zueinander standen und bei Berücksichtigung der Verzinsung des Anlagekapitals in den Jahren 1921 und 1922 beispielsweise die ungünstigsten Werte von 1 : 28 bezw. 1 : 21 erreichte.

Erst mit dem Uebergang der Reichsbahn zum gleitenden Tarif und zu ständig der Geldentwertung sich anpassenden Sätzen im Herbst 1923 konnte auch die Wasserstraßenverwaltung nach den gleichen Grundsätzen verfahren und Grundzahlen festlegen, durch die die Einnahmen einigermaßen mit den Ausgaben im Einklang kamen. Mit der Einführung der festen Währung Ende 1923 wurden diese Grundzahlen als Einheitssätze der neuen Währung übernommen, im Laufe des Jahres 1924 sodann aber entsprechend der Ermäßigung der Tarifsätze bei der Eisenbahn zunächst um 20 v. H. und sodann noch um weitere 10 v. H. herabgesetzt. Die zur Zeit gültigen Sätze sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt, die zum Vergleich auch die Sätze von 1913 enthält.

Klasse	Neuer Tarif			Klasse	Alter Tarif			Bemerkungen
	1923	1924			Neben- Wasserstraßen	Haupt- Wasserstraßen	Hohenzollern-Kanal u untere Havel	
		anfangs	später					
	Pf/t	Pf/t	Pf/t		Pf/t	Pf/t	Pf/t	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I	25	20	18					
II	20	16	14	I	10	11	15	
III	15	12	11	II	8	9	12,5	
IV	10	8	7	III	6	7	10	
V	6	5,5	5	IV	4	5	7,5	
VI	—	5						

Mit der Einführung der festen Sätze hat eine wesentliche Verschiebung der Einstufung der Güter stattgefunden, indem, dem Wunsche der Interessenten folgend, von den Feld- und Gartenfrüchten: Getreide, Hülsenfrüchte, ferner Mühlenerzeugnisse von Klasse I nach Klasse II umgestuft wurden. Damit sind die wichtigsten Güter aus

der Klasse I ausgeschieden, und es sind darin nur noch die hochwertigsten Güter, wie Stückgüter, Zucker u. dgl., verblieben. Daraus geht hervor, daß die Klasse I jetzt eigentlich eine Sonderklasse besonders hochwertiger Güter darstellt, und daß im übrigen die jetzt geltenden Sätze durchweg unter den für den Hohenzollernkanal und die untere Havel früher geltenden Sätzen liegen. Die gelegentlich aufgestellte Behauptung, die jetzigen Sätze seien wesentlich höher als die Vorkriegssätze, ist also nicht zutreffend. Sie sind vielmehr so niedrig, daß sie noch nicht einmal der Verminderung der Kaufkraft des Geldes Rechnung tragen.

Der Geltungsbereich des Abgabentarifs erstreckte sich ursprünglich auf die Märkischen und Berliner Wasserstraßen, ist aber seit dem 1. Januar 1925 auch auf die Mecklenburger Wasserstraßen ausgedehnt worden, die bis dahin einen eigenen Tarif hatten, der von dem der Märkischen Wasserstraßen sowohl im Aufbau wie in der Höhe der Sätze erheblich abwich. Da die Abgabensätze auf den Mecklenburger Wasserstraßen nicht tragbar erschienen, wird dort nur die Hälfte der jeweils für die Märkischen und Berliner Wasserstraßen gültigen Sätze erhoben.

Der Versuch, die für die Märkischen und Berliner Wasserstraßen gültigen Sätze auch auf dem Teltowkanal einzuführen, mußte bei Gründung der Teltow-Kanal A.-G. auf deren Wunsch wieder aufgegeben werden. Der Teltowkanal hat seit dem 10. Oktober 1924 wie vor dem Kriege ein eigenes Tarifsystem, das auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten ist.

Die mit den angegebenen Abgabensätzen erzielten Einnahmen einschließlich der sonstigen kleineren Einnahmen aus Nutzungen u. dergl. reichen nach dem Ergebnis des Jahres 1924 bei den Märkischen und Berliner Wasserstraßen aus, um die Kosten für Unterhaltung, Verwaltung und Betrieb dieser Wasserstraßen, soweit sie der Schiffahrt zur Last fallen, zu decken. Eine Verzinsung des Anlagewertes, wenn auch nur, wie vor dem Kriege, mit 1¼ v. H., wird jedoch bei weitem nicht erreicht. Die Mecklenburger Wasserstraßen decken mit ihren Einnahmen nicht einmal die jährlich entstehenden Unkosten.

D.

Der Verkehr.

Der Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen hat durch den Krieg sehr gelitten, während er vor dem Kriege, abgesehen von gewissen Schwankungen, ständig zunahm. Er betrug beispielsweise im Jahre 1912 auf

der Oberen Havel und der Havel-Oder-Wasserstraße	rd. 2,9 Mill. t,
dem Oder-Spree-Kanal	„ 4,4 „ t,
der Unteren Havel und der Havel-Elbe-Wasserstraße	„ 5,8 „ t,
zusammen	13,1 Mill. t.

Im gleichen Jahre wurden auf den Berliner Wasserstraßen rund 8,6 Millionen Tonnen gezählt.

Während des Krieges erreichte der Verkehr im Jahre 1917 den tiefsten Stand und betrug in

Lehnitz (Obere Havel und Havel-Oder-Wasserstraße) . . .	rd. 1,0 Mill. t = 34 v. H.	von 1912
Wernsdorf (Oder-Spree-Kanal)	„ 1,3 „ t = 30 „	„ 1912
Brandenburg (Untere Havel und Havel-Elbe-Wasserstraße) . .	1,6 „ t = 28 „	„ 1912
Zusammen	3,9 Mill. t = 30 v. H.	von 1912

und auf den Berliner Wasserstraßen 2,2 Millionen Tonnen = 26 v. H. von 1912.

Von 1918 an ist, wenn man von dem außerordentlich trockenen und daher verkehrsschwachen Jahre 1921 absieht, wiederum eine langsame Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen, so daß 1924 in

Lehnitz (Obere Havel und Havel-Oder-Wasserstraße) . .	rd. 2,0 Mill. t = 69 v. H.	von 1912
Wernsdorf (Oder-Spree-Kanal)	„ 2,0 „ t = 46 „	„ 1912
Brandenburg (Untere Havel und Havel-Elbe-Wasserstraße . .	„ 2,7 „ t = 17 „	„ 1912
Zusammen	6,7 Mill. t = 51 v. H.	von 1912

und auf den Berliner Wasserstraßen 4,0 Millionen Tonnen = 47 v. H. von 1912 erreicht wurden.

Der Unterschied gegenüber der Vorkriegszeit ist dabei hauptsächlich auf den Rückgang des Verkehrs in Baustoffen (Kies, Sand, Steine usw.) zurückzuführen.

Auf den Mecklenburgischen Wasserstraßen betrug der Verkehr, gemessen an der Dömritzer Schleuse, im Vorkriegsjahr einschließlich Floßholz rund 80 000 t. Unter den Folgen des Krieges hat er ebenfalls erheblich abgenommen und erreichte z. B. im Jahre 1921 nur noch etwa 30 000 t. Danach ist er wieder allmählich gestiegen und betrug im Jahre 1924 rund 45 000 t, das sind etwas über die Hälfte von 1913.

Der gesamte Güterverkehr der Märkischen Wasserstraßen beläuft sich danach im Jahre 1924 auf rund 8,24 Millionen Tonnen. Der Hauptanteil hiervon entfällt auf die Spree-Oder-Wasserstraßen und die Untere Havel-Wasserstraße; die erstere übernimmt 39 v. H., die letztere 29 v. H. des gesamten Verkehrs. Den geringsten Verkehr hat die Havel-Elbe-Wasserstraße und die Obere Havel-Wasserstraße, die nur mit 8 v. H. bezw. 9 v. H. beteiligt sind. Die genaue Verteilung ist folgende:

Obere Havel-Wasserstraße . .	0,71 Mill. t =	9 v. H.
Havel-Oder-Wasserstraße . . .	1,22 „ t =	15 „
Spree-Oder-Wasserstraße . . .	3,22 „ t =	39 „
Havel-Elbe-Wasserstraße . . .	0,67 „ t =	8 „
Untere Havel-Wasserstraße . .	2,42 „ t =	29 „
Zusammen	8,24 Mil. t =	100 v. H.

Die einzelnen Güterklassen sind wie folgt vertreten:

Klasse 1 mit	0,84 Mill. t =	10 v. H.
„ 2 „	1,30 „ t =	16 „
„ 3 „	0,10 „ t =	1 „
„ 4 „	0,43 „ t =	1 „
„ 5 „	5,51 „ t =	67 „
Floßholz „	0,06 „ t =	1 „
Zusammen	8,24 Mill. t =	100 v. H.

Der Hauptanteil entfällt also auf die unterste Güterklasse 5; er macht mit 67 v. H. weit über die Hälfte des gesamten Güterverkehrs aus. Danach folgen die Klassen 2 und 1. Die Klassen 3 und 4 sowie Floßholz sind der Tonnenzahl nach nur sehr gering vertreten.

Von der Güterklasse 1 — insgesamt 0,84 Millionen Tonnen — entfallen 85 v. H. = 0,72 Millionen Tonnen auf Stückgüter und 15 v. H. = 0,12 Millionen Tonnen auf Weißzucker. Den Hauptanteil an der Klasse 1 hat die Untere Havel-Wasserstraße; er beträgt allein 63 v. H. = 0,53 Millionen Tonnen. Die Obere Havel-Wasserstraße ist mit noch nicht einmal 1 v. H. am geringsten beteiligt.

In der Güterklasse 2 mit 1,30 Millionen Tonnen sind in der Hauptsache Getreide, Mehl, Rohzucker, Mais, Jute und Metalle vertreten. Die genauen Zahlen hierfür sind:

Getreide	0,33 Mill. t	=	25 v. H.,
Mehl	0,13 „ t	=	10 „
Rohzucker	0,14 „ t	=	11 „
Mais	0,01 „ t	=	1 „
Jute	0,03 „ t	=	2 „
Metalle	0,07 „ t	=	6 „
Sonstiges	0,59 „ t	=	45 „
Zusammen	1,30 Mill. t	=	100 v. H.

Auf die Klasse 5, die insgesamt 5,51 Millionen Tonnen umfaßt, entfallen hauptsächlich Steinkohlen und Ziegelsteine. Der Anteil der Steinkohle beträgt allein 51 v. H., der der Ziegelsteine 12 v. H. Es entfallen auf:

Steinkohle	2,81 Mill. t	=	51 v. H.
Braunkohle	0,11 „ t	=	2 „
Koks	0,11 „ t	=	2 „
Briketts	0,17 „ t	=	3 „
Ziegelsteine	0,66 „ t	=	12 „
Kies, Erde, Schlacke usw.	0,33 „ t	=	6 „
Zement	0,03 „ t	=	0,5 „
Zuckerrüben	0,11 „ t	=	2 „
Sonstiges	1,18 „ t	=	21,5 „
Zusammen	5,51 Mill. t	=	100 v. H.

Bei den Steinkohlen handelt es sich hauptsächlich um oberschlesische Kohle, die, von der Oder kommend, durch die Spree-Oder-Wasserstraße in Richtung Berlin befördert wird. Es gehen aber auch westfälische und englische Kohlen über die Elbe durch die Untere Havel nach Berlin. Durch die Spree-Oder-Wasserstraße sind 59 v. H. der gesamten Steinkohle = 1,66 Millionen Tonnen und durch die Untere Havel-Wasserstraße 27 v. H. = 0,76 Millionen Tonnen gegangen. Die Ziegelsteine kommen hauptsächlich von den Ziegeleien oberhalb Zehdenick nach Berlin.

Die gesamten eingekommenen Abgaben betragen im Jahre 1924 rund 3,22 Millionen Reichsmark. Sie verteilen sich auf die einzelnen Wasserstraßen wie folgt:

Obere Havel-Wasserstraße	0,12 Mill. RM.	=	4 v. H.
Havel-Oder-Wasserstraße	0,69 „ „	=	21 „
Spree-Oder-Wasserstraße	0,81 „ „	=	25 „
Havel-Elbe-Wasserstraße	0,18 „ „	=	6 „
Untere Havel-Wasserstraße	1,42 „ „	=	44 „
Zusammen	3,22 Mill. RM.	=	100 v. H.

Während somit der stärkste Verkehr auf der Spree-Oder-Wasserstraße stattfand, sind die höchsten Abgaben auf der Unteren Havel-Wasserstraße erzielt worden. Das hat seinen Grund natürlich darin, daß auf der Unteren Havel-Wasserstraße in beiden Richtungen sehr viel hochwertige Güter befördert werden, während der Verkehr auf der Spree-Oder-Wasserstraße fast nur Güter der Klasse 5 in der Richtung nach Berlin umfaßt.

Von den 3,22 Millionen Reichsmark Abgaben entfallen auf die einzelnen Güterklassen folgende Anteile:

Klasse 1	0,72 Mill. RM.	=	22 v. H.
„ 2	0,78 „ „	=	25 „
„ 3	0,05 „ „	=	2 „
„ 4	0,12 „ „	=	4 „
„ 5	1,12 „ „	=	34 „
Zusammen	2,83 Mill. RM.	=	87 v. H.

Hierzu kommen noch Abgaben für:

Floßholz	0,09 Mill. RM.	=	3 v. H.
Leere Fahrzeuge	0,07 „ „	=	2 „
Schleppdampfer	0,08 „ „	=	3 „
Sportfahrzeuge	0,03 „ „	=	1 „
Zuschläge (Vorschleusungen usw.)	0,12 „ „	=	4 „
Mithin insgesamt	3,22 Mill. RM.	=	100 v. H.

Die Abgaben der Güterklasse 1 entfallen in der Hauptsache, nämlich mit 69 v. H. = 0,50 Millionen Reichsmark auf die Untere Havel-Wasserstraße. Auch an den Abgaben der Klasse 2 (0,82 Millionen Reichsmark) hat die Untere Havel-Wasserstraße mit 51 v. H. = 0,42 Millionen Reichsmark den größten Anteil. An den Abgaben der Klasse 5, die sich insgesamt auf 1,12 Millionen Reichsmark belaufen, ist von den einzelnen Wasserstraßen die Spree-Oder-Wasserstraße mit 41 v. H. = 0,45 Millionen Reichsmark am meisten beteiligt.

Was den Anteil der verschiedenen Fahrzeuggrößen, und zwar der Finow-, Berliner-, Breslauer- und Plauer-Maßkähne, am Verkehr der Märkischen Wasserstraßen im Jahre 1924 betrifft, so ist der Finowkahn noch immer, besonders im Verkehr Stettin — Berlin (siehe Niederfinow, Lehnitz- und Plötzensee), vorwiegend. Bei Lehnitz beträgt der Anteil des Finowkahnes nach der Ladefähigkeit der Fahrzeuge noch 81 v. H. und nach der Zahl der Fahrzeuge sogar noch 90 v. H. Die großen Fahrzeuge von Plauer Maß, für die sowohl die Untere Havel-Wasserstraße wie der Plauer und der Hohenzollernkanal ausgebaut sind, sind dagegen nur sehr gering vertreten. Ihr Anteil schwankt nach der Ladefähigkeit der Fahrzeuge zwischen 1 und 22 v. H. und nach der Zahl der Fahrzeuge zwischen 0,5 und 10 v. H. (Forts. folgt.)

Geschäftliche Mitteilungen.

a) Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Sitzung des Verwaltungsrates. Am 4. Dezember 1925 trat in Berlin unter äußerst zahlreicher Beteiligung der Verwaltungsrat des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. zusammen. Das Ergebnis der Beratungen ist kurz folgendes:

1. Der Verwaltungsrat erachtet eine Erhöhung der Beiträge für das Jahr 1926 als notwendig: für Einzelmitglieder von ℳ 10,— auf ℳ 15,—, für körperschaftliche Mitglieder von ℳ 50,— auf ℳ 60,—. Für die dem Zentralverein angehörigen Stadtverwaltungen ist ein besonderer Beitragsmodus vorgesehen.
2. Mit dem 1. Januar 1926 geht die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" vom Rhein-Verlag Duisburg an einen Berliner Verlag über.
3. Die Beschlußfassung über Ort und Zeit der Hauptversammlung für 1926 wurde auf die nächste Verwaltungsratssitzung verschoben.
4. Zur Beratung von Fragen des Internationalen Binnenschiffahrtsrechtes wurde die Einsetzung einer Kommission beschlossen. Diese wird sich neben Vertretern der praktischen Schiffahrt aus Autoritäten auf dem Gebiete des Völkerrechtes und Binnenschiffahrtsrechtes zusammensetzen. Ueber diese Punkte hat bereits eine Besprechung zwischen dem Vorstande des Zentral-Vereins und Vertretern des Auswärtigen Amtes, des Reichsverkehrsministeriums und Reichsjustizministeriums stattgefunden.
5. Der Verwaltungsrat beschloß, die Schlichting-Stiftung wieder aufleben zu lassen. Die Stiftung geht bekanntlich auf das Jahr 1894 zurück, in dem sie zu dauernder Ehrung des langjährigen und verdienstvollen Vorsitzenden Prof. Schlichting begründet wurde. Der Verwaltungsrat beschloß, der Stiftung

jährlich den Betrag von ℳ 1000,— zuzuwenden, da das nicht unbeträchtliche Vermögen der Stiftung infolge der Inflation fast auf ein Nichts zusammengeschmolzen ist.

6. An Stelle des verstorbenen Herrn Geheimrat Krause wurde Herr Geheimer Baurat Contag zum Mitglied der Finanzkommission des Zentralbüros der deutschen Binnenschiffahrt gewählt.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Plenarversammlung. Im Anschluß an eine Sitzung des Präsidiums, an der sämtliche Präsidialmitglieder teilnahmen, fand am Freitag, den 4. Dezember 1925, vormittags 11 Uhr im Weißen Saal des Kroll-Restaurants zu Berlin eine von Vertretern aller Stromgebiete äußerst zahlreich besuchte Plenarversammlung des Reichsausschusses unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, und im Beisein der Herren Geheimer Baurat Professor Dr. h. c. de Thierry und Staatsrat Dr. Ritter von Graßmann statt.

Von der umfangreichen Tagesordnung waren es vor allem die Punkte: Tarifpolitik und Verkehrswerbung der Reichsbahn, Kredithilfe für die Binnenschiffahrt, sechsklassiges Güterverzeichnis, Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben und internationale Binnenschiffahrtsfragen, an die sich eine recht ausführliche, zum großen Teil vertraulichen Charakter tragende Aussprache anschloß.

Nach wie vor wird von allen Stromgebieten dringend die Einführung von Wasserumschlagstarifen gefordert. Die bisher gemachten Zugeständnisse der Reichsbahn sind verschwindend gering. Die Binnenschiffahrt hat hier noch ein weites Betätigungsfeld.

Die Stellungnahme zu dem Entwurf des sechsklassigen Güterverzeichnisses ergab kein einheitliches Bild. Abgesehen von Einzelheiten des Entwurfes sind noch Fragen spezieller Art zu klären.

Die Anregung, zur Förderung eines systematischen Studiums des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes sowie einer Vereinheitlichung des Privatrechtes auf internationalen Strömen eine Studienkommission des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt ins Leben zu rufen, fand ungeteilte Zustimmung.

Zur Förderung der Normung in der Binnenschiffahrt wurde nach einem diesbezüglichen Referat die Einsetzung einer Kommission, die aus je einem Vertreter der Stromgebiete die grundlegenden Arbeiten in organisatorischer und praktischer Hinsicht ausführen soll, beschlossen.

Ein einfaches gemeinsames Mittagessen, bei dem der Präsident des Reichsausschusses Herrn Direktor Heesch anläßlich seines 40jährigen Dienstjubiläums bei der V. E. G. ehrende Worte aussprach, beendete die arbeitsreiche Sitzung.

Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung. In Verfolg eines Antrages des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt (siehe Heft 11 der „Z. f. B." Seite 304) hat der Herr Reichsjustizminister dem Reichstage einen Gesetzentwurf unterbreitet, der eine Verlängerung des zweiten Gesetzes über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung bis zum 31. Dezember 1928 vorsieht.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 5. Dez. Die Aufbesserung des Wasserstandes war leider nur vorübergehend; bereits am 3. 11. mußte die Tauchtiefe ab Breslau wieder auf 1,28 m herabgesetzt werden. Gegen Mitte des Berichtsmonats trat eine erhebliche Aufbesserung des Wasserstandes ein. Die Oder stieg am Ratiborer Pegel vom 15. zum 16. 11. um 1 m und die Neiße vom 13. zum 15. 11. sogar fast um 2 m; sodaß die Tauchtiefe unterhalb Breslau auf 1,50 m heraufgesetzt wurde und trotz Rückgang des Wassers in der letzten November-Woche unverändert bestehen bleiben konnte. — Die dringender Arbeiten wegen vorzunehmende Sperrung der Schleppzugschleuse Krappitz beginnt nicht am 1. Dezember, sondern erst am 22. Dezember und wird voraussichtlich bis 1. März 1926 dauern. — In Stettin übersteigt das Kahnraumangebot die Nachfrage; Hamburg dagegen hat einen gewissen Kahnmangel zu verzeichnen, denn alle herankommenden Leerfahrzeuge werden für die Beförderung englischer Kohlen nach Berlin verwandt. Das Odergeschäft in Hamburg ist nach wie vor still. — Elbe und Havel sind weiter vollschiffig.

Elbe.

Magdeburg, 1. Dezember. I. Unterelbe. Die Mitte Oktober eingetretene leichte Belebung des Bergelbegeschäftes ab Hamburg hielt auch im ersten Drittel November an. In den letzten beiden Dritteln ließen aber die lebhaften Kohlenverladungen nach Berlin nach, was wieder zur Bildung von bescheidenen Privat-Raumreserven und damit auch zu einer Herabsetzung der Anteilfrachten und Flußfrachten führte. Erst Ende November waren infolge etwas lebhafterer Zufuhren die Schiffsräume wieder voll ausgenutzt und führte dies wieder zu einer leichten Belebung der Flußfrachten. Die Elbeflußfrachten im Berggeschäft sind, abgesehen von den ersten Tagen des November, als völlig unzureichend zu bezeichnen. In der Tschechoslowakei eintretende Zollerhöhungen veranlaßten die Ablader, Mehl und andere Güter im größeren Umfange mit der Bahn nach der Tschechoslowakei zu verladen.

Der Wasserstand der Elbe war durchweg günstig und erlaubte teilweise sogar vollschiffige Beladung. Es zeigte der Dresdener Pegel an: am 2. November 94 cm unter Null, am 14. November 114 cm unter Null, am 19. November 18 cm unter Null, am 27. November 92 cm unter Null.

Für Verladungen nach der Mittelelbe kamen vorwiegend Schwefelkies, Getreide, Futtermittel in Frage, während nach den Umschlagsplätzen Sachsens und der Tschechoslowakei in der Hauptsache Jute, Mehl, Oel, Linters, Bauxit, Getreide, Roheisen, Schmalz, Tonerde, Holz, Kopra, Phosphat, Reis, Erdnüsse, Leinsaat, Palmkerne und Schwefelkies verschifft wurden.

II. Mittelelbe.

a) Talgeschäft. Das gesamte mittelelbische Geschäft stand im November noch unter dem Druck einer anhaltenden Kahnraumknappheit, die wiederum durch den fast völligen Mangel an Bergtransporten von Hamburg verursacht war. Um den erforderlichen Kahnraum herbeizuschaffen, waren daher Leerschleppungen notwendig. An Steinsalz wurden über Magdeburg ca. 4000 to verladen nach Hamburg, an Kalisalzen insgesamt ca. 6000 tons. Geringe Mengen Steinsalz kamen nach Stettin. An Weizen wurden ca. 9000 tons über Magdeburg verladen. Das Stückgutgeschäft wurde ziemlich scharf umkämpft; die

Eilfrachten wiesen infolge des Wettbewerbes einen sehr unbefriedigenden Stand auf. —

Die Verladungen an Leuna-Salpeter gelangten zum Stillstand. Die Reichsbahngesellschaft hat mit Wirkung vom 26. November d. J. einen Ausnahmetarif 92 für Leuna-Salpeter von Wolfen und Kötzschen nach den Seehäfen eingeführt, der an die Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge gebunden ist. Hierdurch wird die Elbeschiffahrt ganz empfindlich geschädigt.

Die Wasserstände waren während des Berichtsmonats recht günstig; der Magdeburger Pegel notierte am 1. November 154 cm, fiel bis zum 9. 11. auf 100 cm, um sich ungefähr auf gleicher Höhe bis zum 20. November zu halten. Dann trat eine Wuchswelle ein, der Magdeburger Pegel notierte am 21. November 151 cm, am 28. November 120 cm.

b) Berggeschäft. Auch im Berggeschäft machte sich der Kahnraummangel zum Teil recht empfindlich bemerkbar. Die Salzverladungen nach Böhmen mußten daher etwas abgeschwächt werden. Von der neuen Zuckerernte wurden größere Mengen nach Dresden zur Verladung gebracht. Unter den übrigen nach sächsischen Umschlagsplätzen zur Verladung gelangten Gütern sind besonders zu nennen: Mehl, Oele, Fette und Stückgüter. — Die Frachten blieben unverändert. —

III. Oberelbe.

Das Geschäft war im allgemeinen etwas lebhafter als in den Sommermonaten, bei weitem aber nicht so umfangreich, wie man es für den Herbst erwartet hatte und wie es in früheren Jahren war. Hierin spiegelt sich deutlich das Darniederliegen der deutschen Wirtschaft und der Mangel an Kapital, der den Bezug größerer Vorräte erschwert, wieder. Unter den von Hamburg in sächsischen Umschlagsplätzen ankommenden Gütern befanden sich in der Hauptsache: Schwefelkies, Phosphat, Salpeter, Hölzer, Fette, Oelfrüchte, Futtermittel und Gerste. In den übrigen Getreidearten war die Einfuhr nur ganz gering. Der Talverkehr ab Böhmen war etwas lebhafter als in den vorausgegangenen Monaten, da der Export der neuen tschechischen Zuckerernte einsetzte. Wegen der schlechten Weltmarktpreise soll der Verkauf des tschechischen Zuckers Schwierigkeiten bereiten. Aus diesem Grunde nahmen die Ausfuhren nicht den erwarteten Umfang an. Außer Zucker kamen hauptsächlich Gerste, Malz, Cellulose, Ton, Walzdraht, Glaswaren, chemische Güter und Schnittholz zur Verfrachtung. Der Export von Schnittholz ist wesentlich zurückgegangen. Die Verladung von Frachtkohlen war trotz guten Wassers sehr schwach. Bei den billigen Preisen für deutsche und englische Kohlen ist der Wettbewerb der verhältnismäßig recht teueren böhmischen Kohlen gegenwärtig so gut wie ausgeschaltet.

Ab Sachsen war der Talverkehr im Berichtsmonat nicht so stark, wie man erwarten konnte. Mit dem Export sieht es noch immer recht schlecht aus. Unter den Verschiffungen sind besonders Briketts zu nennen, die für das Inland bestimmt waren. Daneben wurden noch Glassand, Abbrände, eisernes Schiffsbaumaterial, Papier, Steine und Glaswaren verladen.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Dez. Der Verkehr hielt sich im November etwa auf der Höhe des Vormonats. Die Erztransporte blieben wie im Oktober gegenüber dem Durchschnitt der Vormonate zurück. Dagegen ist eine Belebung in den Kohletransporten nach Emden eingetreten, was auf eine Zunahme des Exportes zurückzuführen ist. Die Reedereien sahen sich daher gezwungen, wiederholt Leerraum zum Zechengebiet zu nehmen. Die Umschlagseinrichtungen im Dortmunder Hafen waren dem geringen Verkehr entsprechend nicht voll beschäftigt. Die Verladung an den Zechenhäfen ging im allgemeinen gut vonstatten. Stockungen traten außer in Einzelfällen, besonders bei der Verladung von Spezialsorten ein. Ueber den Schleusen- und Schleppbetrieb sind Bemängelungen nicht bekannt geworden. Der Verkehr nach Hannover ist gegenüber dem Vormonat infolge Abnahme der Kohletransporte um rund 20% zurückgegangen. Dagegen wurden ab Hannover 17 000 t mehr verfrachtet als im Vormonat. Die Zunahme ist auf eine bedeutende Steigerung der Zuckerverladungen zurückzuführen.

Am 5. 12. abends wurde der Schleppverkehr auf der Strecke Bergeshövede—Datteln, am 6. 12. der Schleppverkehr auf der Strecke Hamm—Datteln bis Schleuse VII und auf der Strecke Dortmund bis Hebewerk Schleuse VII wegen starken Eises eingestellt. Auf dem Rhein-Herne-Kanal wird z. Zt. noch geschleust und gefahren.

Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Dortmund: In der Zeit vom 1. 1. bis 30. 11. 25 sind im Dortmunder Hafen angekommen 229 beladene, 28 leere Schiffe und 116 Schlepper mit 126 693 t Ladung, davon 115 814 t Erz. Abgegangen sind 106 beladene, 171 leere Schiffe und 116 Schlepper mit 55 820 t Ladung, davon 30 306 t Kohlen. Der Gesamt-Güterumschlag im Monat November belief sich auf 181 413 t gegen 261 165 t im Oktober und 159 033 t im November 1924. Der Gesamtgüterumschlag in der Zeit vom 1. 1. bis 30. November belief sich auf 3 053 671 t gegen 1 824 158 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Emden: Im Emdener Hafen sind im Monat November angekommen 24 Dampfer mit rund 158 000 t Erz, 3 Dampfer mit Holz, 3 Dampfer mit Stückgut und 3 Dampfer mit Getreide. Leer liefen 40 Dampfer und Seeleichter ein, außerdem bunkerten 32 Dampfer im Emdener Hafen. Seewärts wurden verladen rund 77 000 t Kohlen und Koks mit 50 Dampfern und Seeleichtern, außerdem geringe Mengen Eisen, Mehl und Rasenerz. Leer verließen 22 Dampfer und Seeleichter den Emdener Hafen.

Hannover: In den Hannoverschen Häfen sind im Monat November eingegangen 162 Kähne mit 59 113 t Ladung, davon 55 763 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 183 Kähne mit 101 313 t Ladung, davon 37 000 t Kali, 23 000 t Erz und 21 000 t Zucker. Die Kaliverladungen nach der Weser waren geringer als im Vormonat.

Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat November eingegangen 234 leere und 6 beladene Schiffe. Ausgegangen sind 247 beladene Schiffe. Umgeschlagen wurden in Brennstoffen 150 022 t, an sonstigen Gütern 5091 t. Im Osthafen sind eingegangen 18 beladene und 8 leere Schiffe, ausgegangen sind 18 leere und 8 beladene Schiffe. An Brennstoffen wurden umgeschlagen 3460 t, an sonstigen Gütern 2828 t. Der Gesamtgüterumschlag in den Häfen in Wanne belief sich auf 161 401 t gegen 191 175 t im Vormonat.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 6. Dez. In Anbetracht der überaus schwierigen Wirtschaftslage, die sich im Berichtsmonat weiter verschärft hat, kann der Schiffsverkehr in den Frankfurter Häfen als günstig angesehen werden.

Die Anfuhr von Brenn- und Baumaterialien hat weiterhin zugenommen, während sich der Getreide- und Stückgutverkehr auf der Höhe des Vormonats gehalten hat. Die Umschlagsvorrichtungen für Massengüter, insbesondere die des Osthafens, waren gut beschäftigt. Die Stückgutkranen erfuhren nur eine geringe Beschäftigung.

Bei günstigem Wasserstande hat sich der Verkehr wie folgt entwickelt:

	Fahrzeuge		Ladung	
Ankunft:				
Osthafen	273	Fahrzeuge mit	108 208 t	Ladung
Westhafen	134	„ „	35 838 t	„
	407	Fahrzeuge mit	144 046 t	Ladung
Abgang:				
Osthafen	27	Fahrzeuge mit	3 042 t	Ladung
	27	„ „	1 550 t	„
	54	Fahrzeuge mit	4 592 t	Ladung.
Gesamtverkehr:				
	461	Fahrzeuge mit	148 638 t	Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im November 1925.

Das zurückgehende Wasser in der zweiten Monatshälfte und starke Nebelbildungen abwechselnd mit Frost, wie sie in dieser Jahreszeit an der Tagesordnung sind, haben den Schiffahrtsverkehr zeitweise sehr empfindlich behindert und ihn teilweise so zusammengedrängt, daß auf gewissen Stromstrecken der Eindruck erweckt werden konnte, als ob die Rheinschiffahrt regen Geschäftsgang hätte. In Wirklichkeit sind aber die Verkehrsmengen gegenüber denen des Oktobers nicht gestiegen, sondern haben sich ungefähr auf derselben Höhe gehalten. Es ist daher zu befürchten, daß die etwas gestiegenen Schlepp- und Frachtsätze, sobald das Wetter wieder günstiger wird, auf ihren alten Tiefstand wieder heruntergehen werden.

Der Wasserstand des Rheins, der am 1. November am Cauber Pegel noch einen Stand von 1,72 m anzeigte, ging bei regnerischem Wetter bis auf 2,61 m am 12. November in die Höhe. Durch den dann einsetzenden Witterungsumschlag fiel der Rheinwasserstand aber wieder eben so rasch, sodaß er am Monatsletzten bis auf 1,35 m gesunken war.

Dementsprechend konnten die nach dem Oberrhein bestimmten Fahrzeuge anfänglich auf 2,20 m, gegen Mitte des Monats sogar auf 2,40 m abgeladen werden. Im letzten Monatsdrittel mußte die Eintauchtiefe aber vorsichtiger bemessen werden, und in den letzten Tagen des Monats konnte nach dem Oberrhein nur mit äußerst 1,80 Meter abgeladen werden. Das stark zurückgehende Wasser hatte zur Folge, daß Leichterungen für die nach Straßburg und Kehl bestimmten Kähne in größerem Maße vorgenommen werden mußten. Die Kohleneingänge in den Duisburg-Ruhrorter Häfen für den Oberrhein waren in den ersten Wochen des Berichtsmonats etwas stärker als im Oktober, nahmen jedoch in den letzten beiden Wochen wieder ab. Die Frachten Ruhrort-Mannheim blieben bis Mitte des Monats auf ihrem alten Stand von 1,00 ℳ. Lediglich die geringere Ausnutzungsmöglichkeit der Schiffe seit Einsetzen der Nebelperiode — vielfach konnten die Schiffe nur 10 km im Tage zurücklegen — bewirkte einen Mangel an Leerraum, der die Frachten etwas hinauftrieb. So wurden am 17. 1,30 ℳ nach Mannheim notiert, am 19. 1,40 ℳ und am letzten des Monats 1,50 ℳ. Ab Kanalstationen wurden jeweils 20 Pfg. gezahlt. Außerdem wurde am 27. wieder eine Miete von 5 Pfg. je Tag und Tonne mit zwanzigtägiger Garantiezeit und frei Rücklieferung nach Duisburg-Ruhrort notiert. In Anbetracht der verlängerten Reisedauer und der verminderten Abladetiefe bedeutete diese Frachterhöhung aber keine

Die Kohlenverladungen nach Holland und Belgien hielten sich ungefähr auf der Höhe des Oktober. Kahnraum war im allgemeinen genügend vorhanden, sodaß die Sätze auf ihrem alten Stand von ℳ 0,80 bezw. ℳ 0,95, je nachdem, ob das Schleppen für Rechnung des Verfrachters oder des Schiffers geht, verblieben. Erst in den letzten Tagen des Berichtsmonats trat auch hier infolge Verknappung des Leerraums eine geringe Steigerung bis auf 1,10 ℳ bezw. 1,25 ℳ ein.

Im Schleppgeschäft lagen die Verhältnisse ähnlich. Auch hier trat infolge der allgemeinen Fahrtbehinderung und infolge eines gesunkenen Kiesnachens an der Hochfelder Brücke eine gewisse Belebung ein. Die Sätze konnten sich, nachdem sie in der ersten Monatshälfte noch mit 1,00 ℳ für kleinere und mit 90 Pfg. für größere notiert worden waren, ab Mitte des Monats auf 1,10 ℳ bezw. 1,20 ℳ erholen. Aus den schon oben angeführten Gründen konnte deswegen aber von einer Besserung des Schleppgeschäftes keine Rede sein.

In der Hafenspedition, namentlich in der Getreidespedition, haben sich die Verhältnisse großenteils weiter verschlechtert. Arbeiterentlassungen und Feierschichten mußten weiterhin vorgenommen werden.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Verschiedene Mitteilungen.

Gründung eines Hafenverbandes der östlichen Wasserstraßen. Am 27. November 1925 wurde ein Binnenhafenverband der östlichen Wasserstraßen in Berlin errichtet, der die verkehrspolitischen und wasserwirtschaftlichen Interessen der Binnenhäfen vertreten soll. Vorsitzender ist Stadtrat Schüning.

Es besteht die Absicht, die drei Hafenverbände — für Elbe und Rhein bestehen solche bereits — zu vereinigen, um ein einheitliches Vorgehen sämtlicher Städte für ihre Interessen wirksamer zu gestalten.

Tagung des evang. Verbandes der Binnenschiffahrtsmission Deutschlands. Vor einiger Zeit fand in Caub am Rhein das Schiffermissionsfest des evang. Verbandes der Binnenschiffahrtsmissionen Deutschlands statt, verbunden mit der Einweihung des Cauber Schifferkinderheims.

Die Tagung beschäftigte sich in erster Linie mit der Frage der Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt und der Notlage der Privatschiffahrt.

Am Beginn der Tagung stand das Referat von Pfr. Lindemeyer über „Die Notwendigkeit der Erhaltung und Förderung des Schiffermittelstandes (Privat-Partikulierschiffahrt).“ Dann sprach Dr. Giese, Duisburg: „Welche Aufgaben und Pflichten hat die evang. Schiffermission der evang. Bevölkerung, insbesondere der Jugend gegenüber?“ Entschließung: in Duisburg ein Schifferheim zu gründen, neben dem dortigen Kinderheim. Zum Schluß: Berichte der einzelnen Berufsarbeiter der Schiffermissionen in den verschiedenen Stromgebieten.

Die Einwirkung des Mittellandkanals auf die Regenmenge. Eine Antwort auf eine deutsch-hannoversche Anfrage. In einer kleinen Anfrage der Abgeordneten Biester, Mohrbotter und der übrigen Mitglieder der Fraktion der Wirtschaftlichen Vereinigung wurde das preußische Staatsministerium gebeten, eine gründliche wissenschaftliche Untersuchung über die in einigen braunschweigischen Aemtern und in den an den Mittellandkanal grenzenden Kreisen Hannovers erhobene Behauptung in die Wege zu leiten, daß die Einwirkung des Mittellandkanals auf die Regenmenge von entscheidender Bedeutung sei. Wie der Amtliche Preußische Pressedienst der Antwort des Landwirtschaftsministers entnimmt, muß nach dem heutigen Stande der meteorologischen Wissenschaft eine solche Einwirkung als ausgeschlossen angesehen werden. Untersuchungen könnten mit Aussicht auf ein Ergebnis erst

angestellt werden, wenn der Kanal fertiggestellt ist und langjährige Beobachtungen einen Vergleich mit den vor Erbauung des Kanals gewonnenen ermöglichen.

Schleusensperren. Zur Ausführung großer Instandsetzungsarbeiten müssen in diesem Winter eine Reihe von Schleusen vorübergehend gesperrt werden. Mit den Bauarbeiten, die ursprünglich für die Monate Januar und Februar vorgesehen waren, ist teilweise in Anbetracht der Vereisung der Kanäle und der dadurch bedingten Einstellung des Schiffahrtsverkehrs bereits begonnen worden.

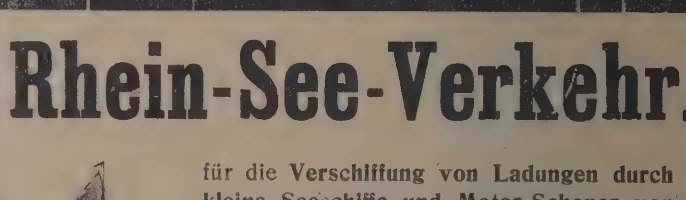
Dnjeprkanalisierung. Der Vorsitzende der Hauptkonzessionsabteilung Trotzki besuchte das Gebiet der Dnjeprschnellen. Er sprach sich zuversichtlich über den baldigen Beginn der Arbeiten aus. Zu einem erheblichen Teil der Arbeiten und größeren Lieferungen soll durch Konzessionsverträge ausländisches Kapital herangezogen werden.

Die geplante Regulierung des unteren Dnjepr würde die Hafen- und Seeverkehrsverhältnisse der Südukraine stark beeinflussen und für die Saparoshje-Gegend ein gewaltiges industrielles Produktionszentrum mit direktem Anschluß an die Seeschiffahrt schaffen. Doch steht das alles noch in unwirklicher Ferne.

Bücherschau.

„Luftschiff und Luftschiffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft." DIN A 5, XXIV/272 Seiten mit 119 Textabbildungen, 7 Vollbildern, 1 Konstruktionstafel und 1 Bildnis des Grafen Zeppelin. 1925. Preis in Leinen geb. RM. 9.—. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin SW. 19.) Was das Genie des Grafen Zeppelin in nicht zu entmutigender Arbeit schuf, was andere ausbauten, die Jahre vorauseilende Entwicklung dieser Schöpfungen im Stahlbade des Krieges, ihre Leistungen, Kämpfe und Triumphe, auch über das Ententediktat hinaus, und ihre Bedeutung für den zukünftigen Weltluftverkehr, all das zieht kaleidoskopartig an uns vorüber und hebt dieses aufschlußreiche Buch von einem Kompendium des deutschen Luftschiffes und der deutschen Luftschiffahrt zu einem Ehrenmal deutschen Erfindergeistes. Mit zunehmender Spannung folgen wir den ersten schüchternen Versuchen unserer Luftschiffleute bis zu dem in allen Einzelheiten durchkonstruierten und erprobten Amerikaluftschiff. Wir werden durch ein Kriegsluftschiff geführt, das sicher bereits über Mt. Blanc-Höhe fuhr, aber nun in Erwartung kühner Taten in seiner Halle liegt, kriechen durch den Laufgang empor bis zu der zu Verteidigungszwecken eingebauten MG-Plattform und stehen schließlich staunend vor all diesen Wundern der Technik in der Führergondel. Dabei werden alle wichtigen Konstruktionsteile des Schiffes erläutert und die Leistungen der Heeres- und Marine-Luftschiffe im Kriege wie die wirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsluftschiffe in treffender Weise gekennzeichnet. Der Ausgang des Krieges bedeutet wohl ein Ende der deutschen Luftschiffahrt: Das deutsche Luftschiff ist heute nur noch ein schöner Vergangenheitstraum, dieses stattliche Buch wird aber schließlich mit dazu beitragen, dem deutschen Luftschiffe wieder zu stolzer Wirklichkeit zu verhelfen.







XXXII. Jahrgang 1925
Heft 12
15. Dezember

57. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Hauptschriftleiter und verantwortlich: Syndikus Erich Schreiber, Berlin NW 40.
Schriftleiter West: Dr. Schleichert, Duisburg.
Schriftleiter Ost: Assessor Dr. Schalscha, Breslau.

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:





Maschinen- u. Kranbau A.G.

DÜSSELDORF
BERLIN W 30

Dampf- und elektrische Krane aller Arten

für Stückgut-, Kübel- und Greiferbetrieb

Weitere Spezialitäten:

Rammen, Dampfkrane und Winden

88 **für Bau- und Baggerzwecke.**

Gebr. Sachsenberg Aktiengesellschaft

ROSSLAU • KÖLN-DEUTZ • STETTIN

Größte und leistungsfähigste Fluß-Schiffswerft



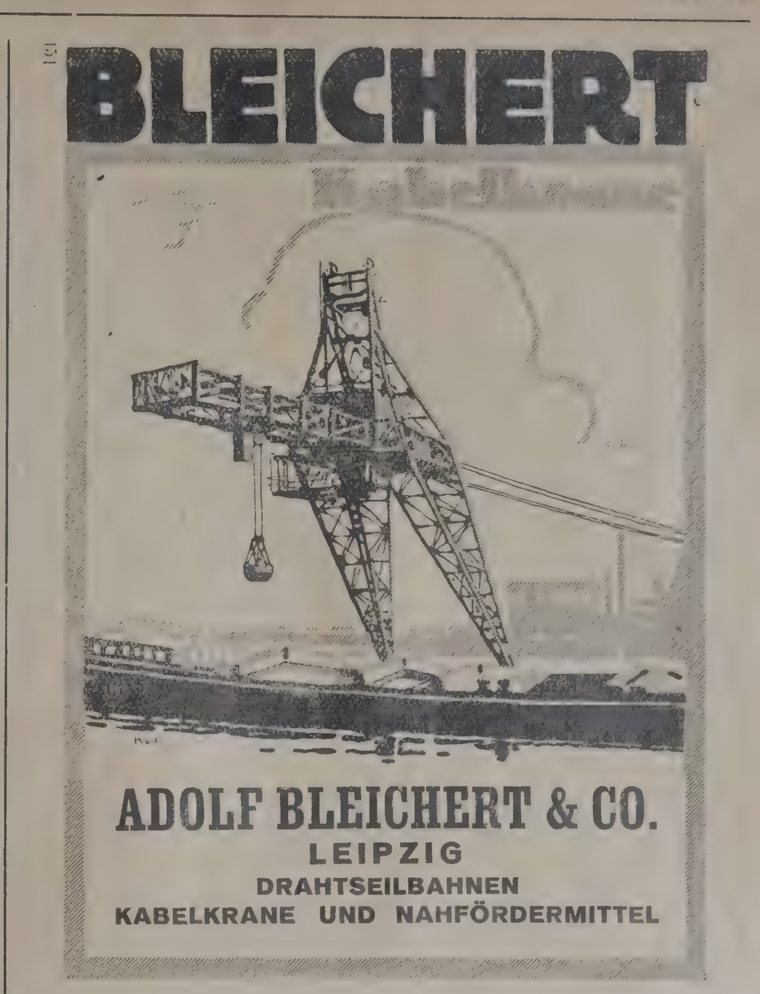
Werft in Köln-Deutz am Mülheimer Hafen mit drei Querhellingen und einem Längsslip

NEUBAU von Dampfern, Kähnen, Prähmen, Schwimm- u. Trockenbaggern

FABRIKATION von Dampfmaschinen, Kesseln, Trossenwinden, Trossenklemmen, Ankerwinden etc.

28

Reparaturen aller Art schnell und billig.



BLEICHERT
ADOLF BLEICHERT & CO.
LEIPZIG
DRAHTSEILBAHNEN
KABELKRANE UND NAHFÖRDERMITTEL

VEREIN
DEUTSCHER INGENIEURE
—
Güterumschlag - Verkehrswoche
Düsseldorf-Köln
20. bis 26. September 1925

BERLIN NW 7, im Juli 1925
Sommerstr. 4a (Ingenieurhaus).



Das Pulsieren des Wirtschaftslebens ist bedingt durch reibungslosen Umschlag der Güter von einem Verkehrssystem auf das andere. Wenngleich häufig übersehen, liegen an den Umschlagspunkten die Schlüssel zur Beseitigung von Hemmungen wirtschaftlicher und technischer Art im verbesserten Verkehr und damit zu erheblicher Steigerung, also Verbilligung des Ausbringens unserer Produktion. Diese Möglichkeiten und die jedem einzelnen nutzbaren Vorteile aufzuzeigen, ist eine Kernaufgabe unserer gegenwärtigen Wirtschaftslage.

Die Güterumschlag-Verkehrswoche soll der wissenschaftlichen Erörterung und der Darstellung der wichtigen Probleme des neuzeitlichen Güterumschlagverkehrs, seines neuesten Standes und seiner Weiterentwicklung unter besonderer Hervorhebung der Wirtschaftlichkeit dienen. Der Plan, sie zu veranstalten, ging aus der Eisenbahntechnischen Tagung hervor, die vom Verein deutscher Ingenieure in enger Verbindung mit der deutschen Reichsbahn durchgeführt wurde und im Herbst des vergangenen Jahres 5000 führende Fachmänner aus aller Welt in Berlin vereinigte.

Die Güterumschlag-Verkehrswoche wird vom Verein deutscher Ingenieure im Einverständnis mit den maßgebenden Verbänden und Behörden veranstaltet und findet in den beteiligten Kreisen der Eisenbahn, der Schiffahrt, der Straßen- und Kleinbahnen, des Kraftverkehrs, der Luftfahrt, der Industrie und des Handels, sowie der Spedition außergewöhnliches Interesse.

Alle diese Kreise haben klar erkannt, daß die Erörterung der umstehend zusammengestellten Berichte führender Fachmänner des Inlandes und Auslandes von höchster Bedeutung für die maßgebenden Persönlichkeiten aus dem Verkehrswesen, aus Handel und Industrie und aus der staatlichen und kommunalen Verwaltung selbst sind. Diese Behandlung der wichtigen Fragen des neuzeitlichen Güterumschlages bietet außerdem aber auch für den bereits im Berufsleben stehenden **Nachwuchs** aller der genannten Kreise eine hervorragende Gelegenheit, die vorliegenden Probleme und ihre Lösungen kennen zu lernen, die zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Güterumschlag nutzbar gemacht werden sollen.

Die Tagung ist ausschliesslich der nutzbringendeu Erörterung der die Fachwelt und die Wirtschaft bewegenden Fragen gewidmet; sie umfaßt Berichte und Besichtigungen wichtiger technischer Betriebe; gesellige Veranstaltungen hingegen treten durchaus zurück und sind im Tagungsprogramm nicht vorgesehen.

Ein voller Tag, Mittwoch, 23. September, ist der Besichtigung des Duisburg-Ruhrorter Hafens vorbehalten, die so durchgeführt wird, daß die Teilnehmer der Tagung einen ausgezeichneten Einblick in Anlage und Betrieb dieses größten Binnenhafens erhalten. Dienstag, 22. September, nachmittags, finden Besichtigungen des Kohlenumschlags im Hafen Wanne, der Zeche Rheinpreußen und der Hochofenanlage Rheinhausen mit Vorführung eines Groß-Güterwagenzuges sowie einiger der bedeutendsten industriellen Betriebe Düsseldorfs statt. Am Sonnabend, 26. September, nachmittags, ist nach Schluß der Tagung eine besondere Führung durch die Kölner Baufachmesse vorgesehen. Es werden täglich technische Filme vorgeführt, die knapp zusammengefaßte Ausschnitte aus der neuzeitlichen Technik des Güterumschlages zeigen.

Auf der Tagung werden die umstehend genannten Berichte erörtert. Wir bitten Sie, Ihre Beteiligung an der Tagung vorzusehen und sich die Zeit hierfür freizuhalten.

Ebenso empfehlen wir, die Ihnen nahestehenden Fach- und Wirtschaftskreise auf die für alle am Güterumschlag interessierten Behörden, Verbände und Einzelfirmen wertvolle wichtige Veranstaltung aufmerksam zu machen. Der Preis der Teilnehmerkarte für sämtliche Berichte und Besichtigungen beträgt Mk. 25,—; Anmeldevordrucke gehen Ihnen auf Wunsch durch die Geschäftsstelle des Vereines deutscher Ingenieure zu.

Die Teilnehmer der Tagung werden von der Stadt Düsseldorf am Sonntag, 20. September, abends 9 Uhr, in den Räumen der Tonhalle Düsseldorf begrüßt. Die Vorträge finden in Düsseldorf im Apollo-Theater, in Köln im großen Saal des Messeamtes, statt; weitere Veröffentlichungen erfolgen in den VDI-Nachrichten.

Der Arbeitsausschuss.

Sämtliche Mitteilungen, die sich auf die Güterumschlagverkehrswoche beziehen, werden erbeten an: Verein deutscher Ingenieure, Abtl. GU, Berlin NW 7, Sommerstr. 4a (Fernsprecher: Zentrum 15207/12). Auf Postscheckkonto: Berlin 6535 des Vereines deutscher Ingenieure mit **Zusatz: für Konto G. U.** bitten wir alle Zahlungen für die Tagung zu richten.

Auf der Güterumschlag-Verkehrswoche erstattete Berichte.

Montag, 21. September, 9 Uhr vorm., Düsseldorf:

1. Geh. Rat Prof. Dr. Klingenberg: Probleme des Güterumschlagverkehrs.
2. Prof. Dr. Helm, Berlin: Technische und wirtschaftliche Fragen des Umschlagverkehrs.
3. Präs. Dr. Weirauch, Berlin: Organisation und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnstückgutverkehrs.
4. Gen. Dir. Schwab, Düsseldorf: Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen.
5. Dir. Battes, Hannover: Leistungsfähigkeit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Massen- und Stückgutverkehr.
6. Dir. Thiele, Köln: Organisation und Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs der Binnenschiffahrt.
7. Oberreg. Rat Dr. Teubner, Berlin: Der Eisenbahnkraftwagenverkehr.

Montag nachm., I. Reihe:

8. NN: Die Aufgaben der Straßenbahnen für den Güterverkehr.
9. Reg. Baurat Hoffbauer, Duisburg: Die Bedeutung des Schiffahrtverkehrs für die einzelnen Güter.
10. Reg. Rat Spannuth, Braunschweig: Aufgaben der öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften.

Montag nachm., II. Reihe:

11. Oberreg. Rat Poelmann, Elberfeld: Vorzüge und Nachteile der Bahnspedition sowie Wege zu ihrer Verbilligung.
12. NN: Die Anforderungen der Spedition an die Güterumschlagverkehrsmittel und -Einrichtungen.
13. Dr. Kes, Berlin: Anforderungen der Spedition an den Kraftwagenbetrieb.

Montag nachm., III. Reihe:

14. Ing. Hollitscher, Wien: Die Förderanlagen des Umschlagverkehrs.
15. Prof. v. Hanffstengel, Berlin: Vereinfachung und Verbreitung der Förderanlagen durch Vereinheitlichung.
16. Dir. Schäfer, Braunschweig: Pneumatische Förderung von körnigem Gut.

Dienstag, 22. September, 9 Uhr vorm., Düsseldorf:

17. Bergass. Rath, Essen: Die Anforderungen des Massengüterverkehrs an die Eisenbahn.
18. Dir. Müller, Gerthe: Aufgaben und Bedeutung der Straßen- und Kleinbahnen für den Massengüterverkehr.
19. Dir. Etterich, Duisburg: Schiffahrt und Massengüterverkehr.
20. Dir. Buser, Basel: Die Bedeutung der Rheinkanalisation für den Güterumschlagverkehr.
21. Dir. Tillich, Mülheim: Fragen des Massengüterverkehrs.
22. Reg. Baurat Germanus, Duisburg: Die Hafenanlagen von Duisburg-Ruhrort.

Donnerstag, 24. September, 9 Uhr vorm., Düsseldorf:

23. Reichsbahndir. Bode, Halle: Die Bedeutung der Technik für die Güterverkehrswirtschaft.
24. Prof. Aumund, Berlin: Wirtschaftliche Grundlagen der Lagerung und Stapelung.
25. Dir. Simon-Thomas, Utrecht: Zweckmäßigste Ausrüstung der Güterverkehrsmittel der Eisenbahn.
26. Gen. Dir. Lehmann, Köln: Aufgaben der neuzeitlichen Technik für den Güterumschlagverkehr durch Straßen- und Kleinbahnen.
27. Prof. Dr. Junkers, Dessau: Bedeutung der Luftfahrt für den Güterverkehr.
28. Dir. Beneke, Altona: Konstruktionsfragen der Lastkraftwagen für den Güterumschlagverkehr.

Donnerstag nachm., I. Reihe:

29. Obering. Aders, Nürnberg: Normalisierung der Kraftwagen für den Güterverkehr.
30. Dr. Bäseler, München: Schnellgüterverkehr.
31. Dr. Kayser, Beuel: Bedeutung der Transportgefäße für die Industrie der Steine und Erden.

Donnerstag nachm., II. Reihe:

32. Dir. Schmitt, Mannheim: Milchversorgung der Großstädte.
33. Min. Rat Verlohr, Berlin: Fischereiverkehr Geestemünde.
34. Civ. Ing. Zander, Berlin: Vorratswirtschaft mit Düngemitteln.

Freitag, 25. September, 9 Uhr vorm., Köln:

35. Geh. Rat de Thierry, Berlin: Anforderungen des neuzeitlichen Güterumschlagverkehrs an den Hafenbau.
36. Gen. Dir. de Roode, Rotterdam: Rotterdamer Güterumschlag und technische Mittel zu dessen Bewältigung.
37. Dir. Olofsson, Stockholm: Schwedischer Erzumschlag.
38. Baurat Wehrspan, Wanne: Kohlenverladung an Binnenwasserstraßen.
39. Oberbaurat Sieveking, Hamburg: Kohlentransporte und Kohlenumschlag im Hamburger Schiffs- und Bahnverkehr.
40. Dir. Dr. Dronke, Bremen: Neuzeitliche Technik und ihre Aufgaben im Betriebe großer Stückguthäfen.

Freitag nachm., I. Reihe:

41. Oberbaurat Schulze, Emden: Die Emdener Hafenanlagen.
42. Dr. Foerster, Hamburg: Der Berliner Westhafen.
43. Mag. Rat Dr. Schultz, Königsberg: Königsberger Getreideumschlag.

Freitag nachm., II. Reihe:

44. Reichsbahndir. Dr. Spieß, Berlin: Die Bedeutung der Rückfracht für die einzelnen Verkehrsmittel.
45. Dr. Böttger, Düsseldorf: Die Durchtarifierung von Stückgütern bei den einzelnen Verkehrsmitteln.

Sonnabend, 26. September, 9 Uhr vorm., Köln:

46. Obering. Ringers, Ymuiden: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Tarife und der Betriebsausgaben der Verkehrsinstitute.
47. NN: Mitwirkung der Handelskammern im Verkehrswesen.
48. Oberreg. Rat Hellmann, München: Lufttarife und Güterverkehr.
49. Min. Rat Dr. Tecklenburg, Berlin: Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung.
50. Dr. Pricken, Mainz: Einfluß der Tarifgestaltung auf den Güterverkehr der Schiffahrt.

Ottensener Eisenwerk A.-G.
Altona-Ottensen.

SAUGZUG-ANLAGEN SYSTEM „TURBOBLÄSER"

Die Übernahme der alleinigen Fabrikation und des gesamten Vertriebes der Saugzuganlagen System „Turbobläser" von Hass & Co. G. m. b. H., Hamburg-Bergedorf, gibt uns Veranlassung, einen Überblick über die bisherige Entwicklung zu geben.

Es wurden inzwischen mit Saugzuganlagen System „Turbobläser" ausgerüstet:

13	Frachtdampfer	mit zusammen	9875 Psi
15	Seeschlepper und Bergungsdampfer	„ „	8360 „
14	Hafenschlepper	„ „	3985 „
35	Kanalschlepper	„ „	7460 „
12	Flußschlepper	„ „	7140 „
4	Personen- und Bäderdampfer	„ „	6700 „
2	Fischdampfer	„ „	900 „
9	Verschiedene Fahrzeuge	„ „	2580 „
104	Schiffe mit 108 Anlagen	für insgesamt	47000 Psi

Die Lieferungen erfolgten für Maschinenleistungen von 50—3600 Psi.

Diese Entwicklung in verhältnismäßig kurzer Zeit dürfte Zeugnis ablegen für die sich auch im Schiffahrtsbetrieb mehr und mehr durchsetzende Erkenntnis, daß der künstliche Zug bei Schiffskesseln für einen wirtschaftlichen Betrieb eine Lebensnotwendigkeit bedeutet. In allen Fällen wurden erhebliche Kohlenersparnisse neben der Möglichkeit einer sehr bedeutenden Leistungssteigerung der Kessel- und Maschinenanlagen festgestellt. Näheres darüber findet sich in unseren weiteren Druck- und Zeugnisabschriften, die auf Wunsch zur Verfügung stehen.

Die in der ersten Zeit der Einführung vielfach lautgewordenen Bedenken, daß die Kessel leiden und undicht werden würden, haben sich inzwischen durch die Praxis als völlig grundlos erwiesen.

Die Turbobläser-Anlagen werden in folgenden 5 Größen in Reihenfabrikation gebaut, deren Verwendungsbereiche nachstehend aufgeführt sind:

Modell	Kesselheizfläche etwa qm	Rostfläche etwa qm	Maschinenleistung etwa Psi
L 35	bis zu 70	bis zu 2	bis zu 200
A 40	70—120	2—3,4	200— 350
B 45	120—215	3,4—6,2	350— 700
C 50	215—350	6,2—10	700—1200
E 60	350—600	10—17,5	1200—2000

Obige Angaben sollen nur zum ungefähren Anhalt dienen. Die Bestimmung der tatsächlich erforderlichen Größe erfolgt durch uns nach sorgfältiger Prüfung der vorliegenden Verhältnisse von Fall zu Fall bei Ausarbeitung der Angebote.

Um die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern, werden die Turbobläser-Anlagen nunmehr auch in Verbindung mit Luftvorwärmern ausgeführt. Infolge der den Verhältnissen des Saugzuges angepaßten Konstruktion ist es bereits gelungen, eine Vorwärmung der Verbrennungsluft auf 150—170° zu erzielen und damit einen bedeutenden Teil der sonst durch den Schornstein verloren gehenden Abgaswärme zurückzugewinnen und dem Kessel wieder zuzuführen.

Wir haben einen Fragebogen-Vordruck angefügt, in welchem alle Angaben enthalten sind, die für uns eine Beurteilung Ihrer bisherigen Anlage zwecks Ausarbeitung eines Einbau-Vorschlages erwünscht sind, und wir bitten, uns diesen mit tunlichst ausführlichen Angaben einzusenden. Wir werden Ihnen dann kostenlos Vorschläge unterbreiten mit Angaben, in welcher Weise die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit Ihres Schiffes durch den Einbau eines Turbobläsers verbessert werden kann.

Anlage: 1 Fragebogen.

V. 3. 30000. VI. 25.

Ottensener Eisenwerk A.-G.
Altona-Ottensen.

Schiffsname: .... Datum:

Reederei: ....

A. Kessel:

Anzahl der Kessel ....

Heizfläche jedes Kessels .... qm

Heizfläche sämtlicher Kessel ...... qm

Rostfläche jedes Kessels .... qm

Rostfläche sämtlicher Kessel ...... qm

Kesseldruck .... Atm.

Flammrohre je Kessel .... Stck.

Flammrohr-Ø .... mm

Rostlänge .... mm

Heizrohr-Ø .... mm

Heizrohrlänge .... mm

Ist ein Überhitzer vorhanden? .... Ja — Nein

System Überhitzer ....

System Heizfläche ....

Schornstein-Ø, licht .... mm

Äußerer Umfang des Schornsteins. ...... mm

Schornsteinneigung .... mm

Schornsteinhöhe über Rost .... m

Schornsteinzahl .... Stck.

Skizze

der Kessel-, Rauchfang-, oder Schornsteinanordnung!

Verbrauchte ...... stündliche Kohlenmenge bei normaler Leistung ....

Verbrauchte ...... stündliche Kohlenmenge bei höchster Leistung ....

Weitere für die Beurteilung der Kessel-Anlagen wichtige Angaben: ....

V. 4. 30000. VI. 25.

Bitte wenden!

B. Maschine:

Bauart der Maschine(n) .... mit — ohne Kondensation

Einschraubenschiff — Doppelschraubenschiff — Radschiff?

Zylinder-Ø .... mm

Kolbenhub .... mm

Bisherige normale Leistung der Maschine(n) .... Psi

Gewünschte normale Leistung der Maschine(n) .... Psi

Bisherige höchste Leistung der Maschine(n) .... Psi

Gewünschte höchste Leistung der Maschine(n) .... Psi

Füllung bei der bisherigen normalen Leistung .... %

Füllung bei der bisherigen höchsten Leistung .... %

Drehzahl bei der bisherigen normalen Leistung .... %

Drehzahl bei der bisherigen höchsten Leistung .... %

Druck im Aufnehmer I (Receiver I) .... Atm.

Druck im Aufnehmer II (Receiver II) .... Atm.

Vacuum im Kondensator .... % oder .... cm

Ist ein Speisewasservorwärmer vorhanden:

a) in der Abdampfleitung zwischen Niederdruck und Kondensator?

b) geheizt mit Dampf aus dem Aufnehmer (Receiver) und aus welcher Stufe?

c) betrieben mit Frischdampf?

Heizfläche des Vorwärmers .... qm

Wenn Doppelschraubenschiff: welche Maschine hat den Vorwärmer? B.B. / St.B. / oder beide?

Geht noch weiterer Abdampf in den Vorwärmer und aus welchen Maschinen?

Weitere für die Beurteilung der Maschinen-Anlage wichtige Angaben: ....

AMME, GIESECKE & KONEGEN

FERNSPRECHER: Nr. 405 bis 409, 451 und 462
TELEGR.-ANSCHRIFTEN: *MUEHLENBAU* für Zentrale, Zweigniederlassungen und die mit * versehenen Büros u. Vertretungen, für Berlin: *AGEKAMÜHLEN* / Eigene Telegraphenstation

AKTIENGESELLSCHAFT
BRAUNSCHWEIG

TELEGRAPHENSCHLÜSSEL:
ABC-Code, 5th and 6th edition / Carlowitz-Code Rudolf Mosse-Code / Marconi-Code / Western Union Telegraphic Code / Ingenieur-Code Leo Galland/Staudt & Hundius/Code Phénoménal/ Privat-Codes

Zweigfabriken: Amme, Giesecke & Konegen, Gesellschaft m. b. H., Atzgersdorf b. Wien* / Telephon A Z 35, 242
Amme, Santi, Palma, S.-A., Monza bei Mailand* / Telephon Monza 536

Speicher-, Transport-, Umschlags-Anlagen

für alle Arten von Schütt- und Massengütern wie Getreide, Salze, Kohle, Asche, Erden, Säcke, Ballen, Fässer, Kisten

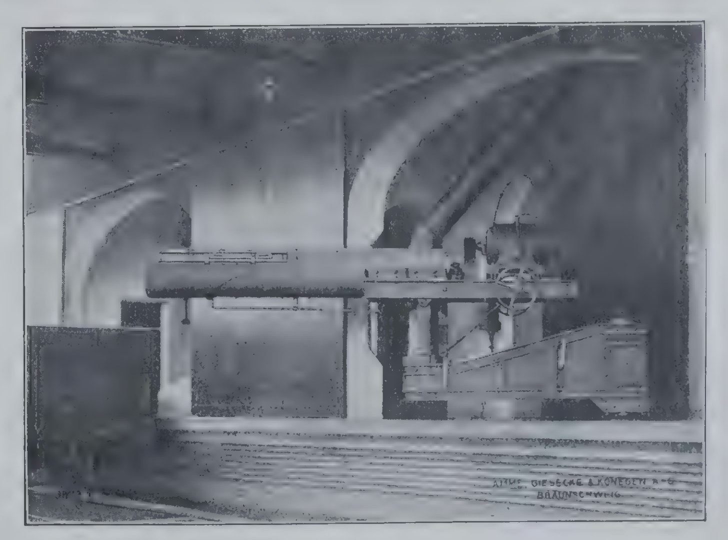
Königsberger Lagerhaus A.-G., Königsberg i. Pr.



Speicher mit Verladeanlagen für je 100 t stündliche Leistung



Hansamühle Gercke, & Deppen, A.-G., Bremen
Siloanlage, Fassungsvermögen 11 000 t, pneum. Schiffs-Löschanlage, 60 t stündl. Leistung



Schwenkbare Waggonbelade-Vorrichtung

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN UND VERTRETUNGEN:

Deutsches Reich: Berlin W 9, Potsdamer Straße 134 a, Telephon Kurfürst 6528 — Breslau, Weidenstr. 30*, Telephon Ohle 5031 — Weilmünster* i. T. Robert Dienst, Telephon 44 — Königsberg i. Pr., Domstr. 12*, Telephon 6483 — München, Karlsplatz 24*, Telephon 54287.
Österreich, Ungarn, Jugoslawien: Amme, Giesecke & Konegen, Gesellschaft m. b. H., Atzgersdorf bei Wien*, Telephon A Z 35, 242
Italien: Amme, Santi, Palma, Mailand, Via Scarlatti 29*, Telephon 21—602, Genua und Neapel
Spanien: Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Madrid (Calle de Claudio Cuello 5 y 7)*, Apartado 1.209, Telephon S 14—96
Portugal: Carlos J. Michaelis de Vasconcellos, Porto, Praça da Liberdade 114, Telephon 1881
Polen: W. Niemann, Ingenieur, Warschau, Chlodna 26 m 6, Telephon 283—20
Belgien: J. Alb. De Lys, Brüssel, Rue de Flessingue 20, Telephon 194.26
Schweden, Norwegen, Dänemark: E. Ericsson, Ingenieur, Stockholm, Gamla Brogatan 35*, Telephon Rikstel. 31881
Schweden: (Nur für Schleifereibau) C. A. Holmquist, Ingenieur, Göteborg, Järntorget 2
Norwegen: Fredrik Norbech, Ing., Oslo, Toldbodgt 40 V. Telephon 23140
Rumänien: J. Paucker, Bukarest, Strada Smardan 27, Telephon 25.70, 54/33 si 54/79 Czernowitz, Temesvar, Kischineff
Bulgarien: »Standard«, Techn. u. Industrie A.-G., Sofia, Str. Ulitza Witoscha 7
Türkei: Max Bachmann & Co., Konstantinopel, Stambul-Sirkedji, Nour Han Telephon Stambul 2828
Argentinien und Paraguay: Amme, Giesecke & Konegen, Ltda., Buenos-Aires, Alsina 1110*, Union Telephon 3514 Rivadavia, Coop. Telephon 1887 Central
Brasilien: Hermann Stoltz & Co., Rio de Janeiro, Caixa Postal 200*, Telephon Norte 2316
Chile: Bruhn & Cia., Santiago de Chile, Casilla 957*, Galeria Alessandri 23 27, Telephon Ingles 3660
Uruguay: Eugenio Barth & Cia., Montevideo und Hamburg I, Lilienstraße 7, Semperhaus C, Telephon Alster 3445
Ostsibirien: Carl Bödicker & Co., K.-G. a. A., Hamburg 8, Asiahaus, Telephon Roland 4152
Japan: C. Illies & Co., Hamburg I, Mönckebergstr. 8, Telephon Alster 2052—2054, Tokio
China: Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Tientsin, Tungchow Road 49/51

Soc. dei Silos Napoletani, Neapel.
Siloanlage mit 4 fahrbaren Schiffs-Elevatoren



Fassungsvermögen des Silos 50000 t, stündl. Leistung der Schiffs-Elevatoren 4×100 t



Gesamtansicht der Silo- und Getreideverschiffungsanlagen Rosario (Argentinien)



Von uns nach dem Rotterdamer Hafen gelieferte schwimmende pneumatische Getreideheber
Stündliche Leistung je 200 t

Rotterdamsche Zoutziedereij
v./h. Kolff en Vies,
Kralingscheveer



Schiffsentlade- und Förderanlage
für Nußsteinkohle
und Steinsalz



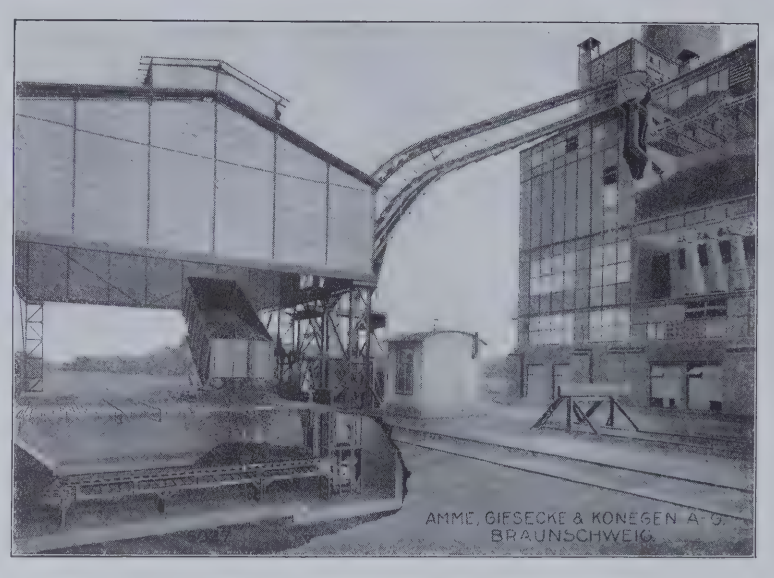
Eisernes Plattenband



A. B. Marten Pehrsons Valsqvarn, Christianstad
Fahrbare Schiffslöschanlage für Getreide für die Anlage in Göteborg



Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien
Getreidespeicher mit 2 fahrbaren Schiffs-Elevatoren. Fassung des Speichers 8 500 000 kg

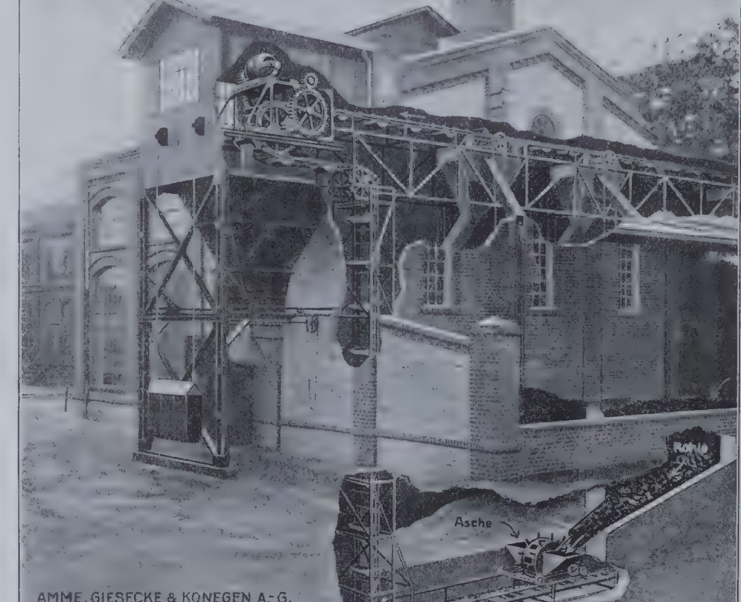


Elektrizitätswerk Braunschweig, Drehstromwerk
Kohlenförderanlage



D. Kellner, Dampfmühle, Rossitz
Eiserner Getreidesilo

Rütgerswerke A.-G., Berlin



Kesselbekohlungs- und Entaschungsanlage für Anlage Erkner



Gewerkschaft Heiligenroda, Dorndorf
Aschenbunker mit ansteigendem Plattenband



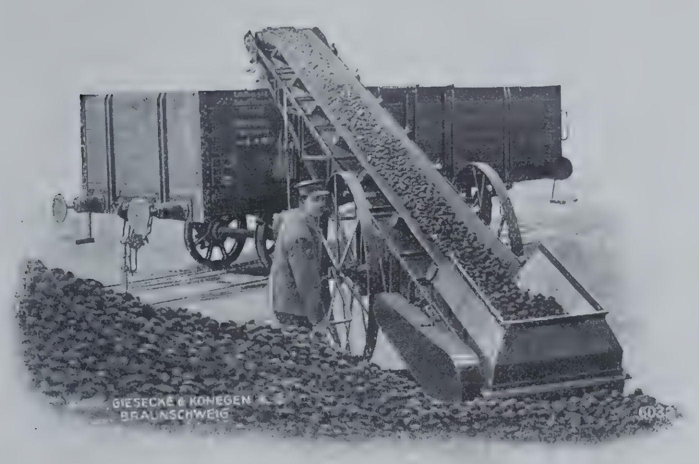
Wendelrutsche



Kgl. Ungarische Fluß= und Seeschiffahrts=A.=G. Budapest
Fahrbare Sack=Schiffs=Löschanlage in Wien



Stettiner Kaufmannschaft, Stettin
Schwimmender Schiffs=Elevator



Fahrbarer Bandförderer zur Förderung und Stapelung von Kohlen, Koks, Briketts usw.

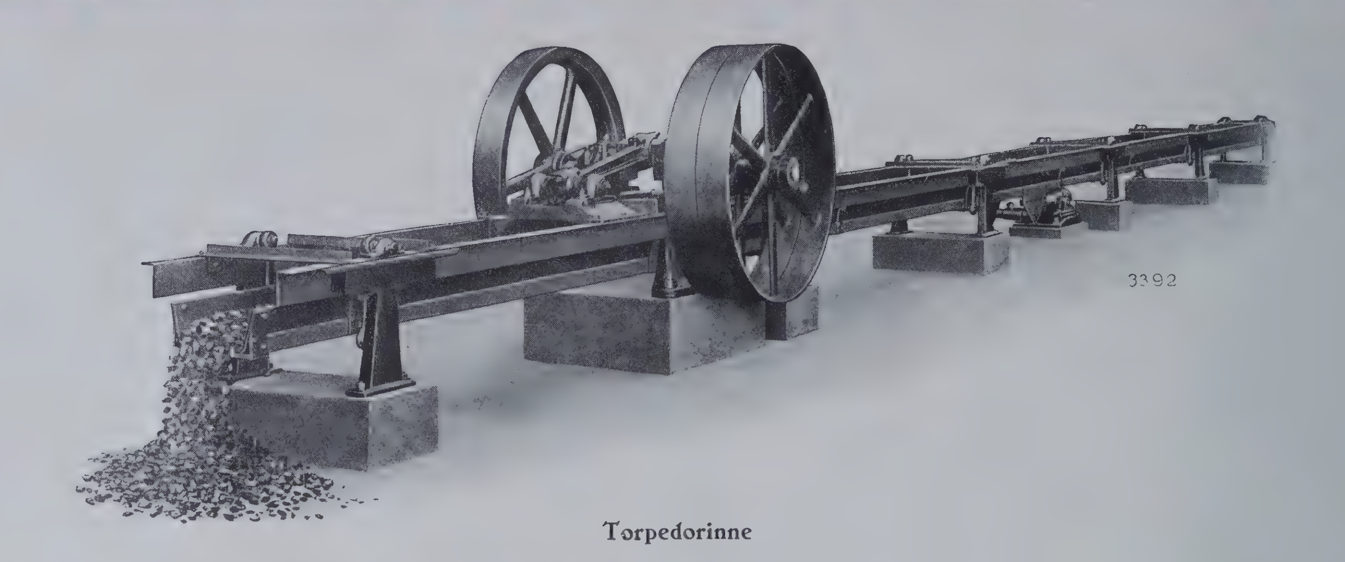


Fahrbarer Säcke=Stapel=Elevator

Graan=Elevator Maatschappij, Rotterdam



Lösch= u. Umschlags=anlage für loses und gesacktes Getreide



Torpedorinne

Mechanisch fahrbarer Abwurfwagen mit Schaltvorrichtung
für Stillstand, Vor- und Rücklauf



Koholyt-Werke A.-G., Lülsdorf a. Rhein
Kessel- und Generatorenbekohlungsanlage



Einachsschlepper (elektrisches Pferd), Elektromobil und Transportkarren



Fahrbares Transport-Element

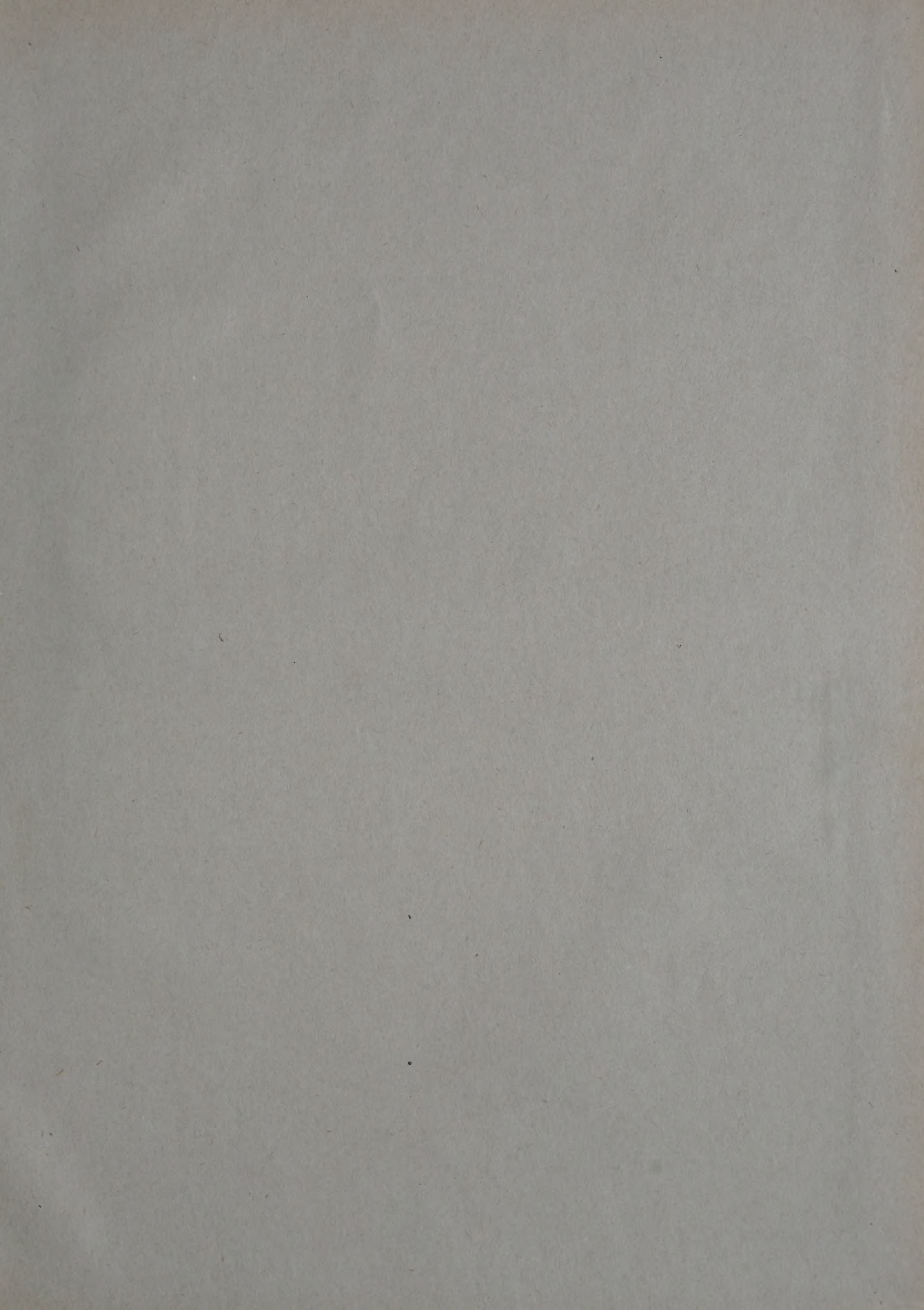
Auf Wunsch stehen Sonderdrucksachen zur Verfügung

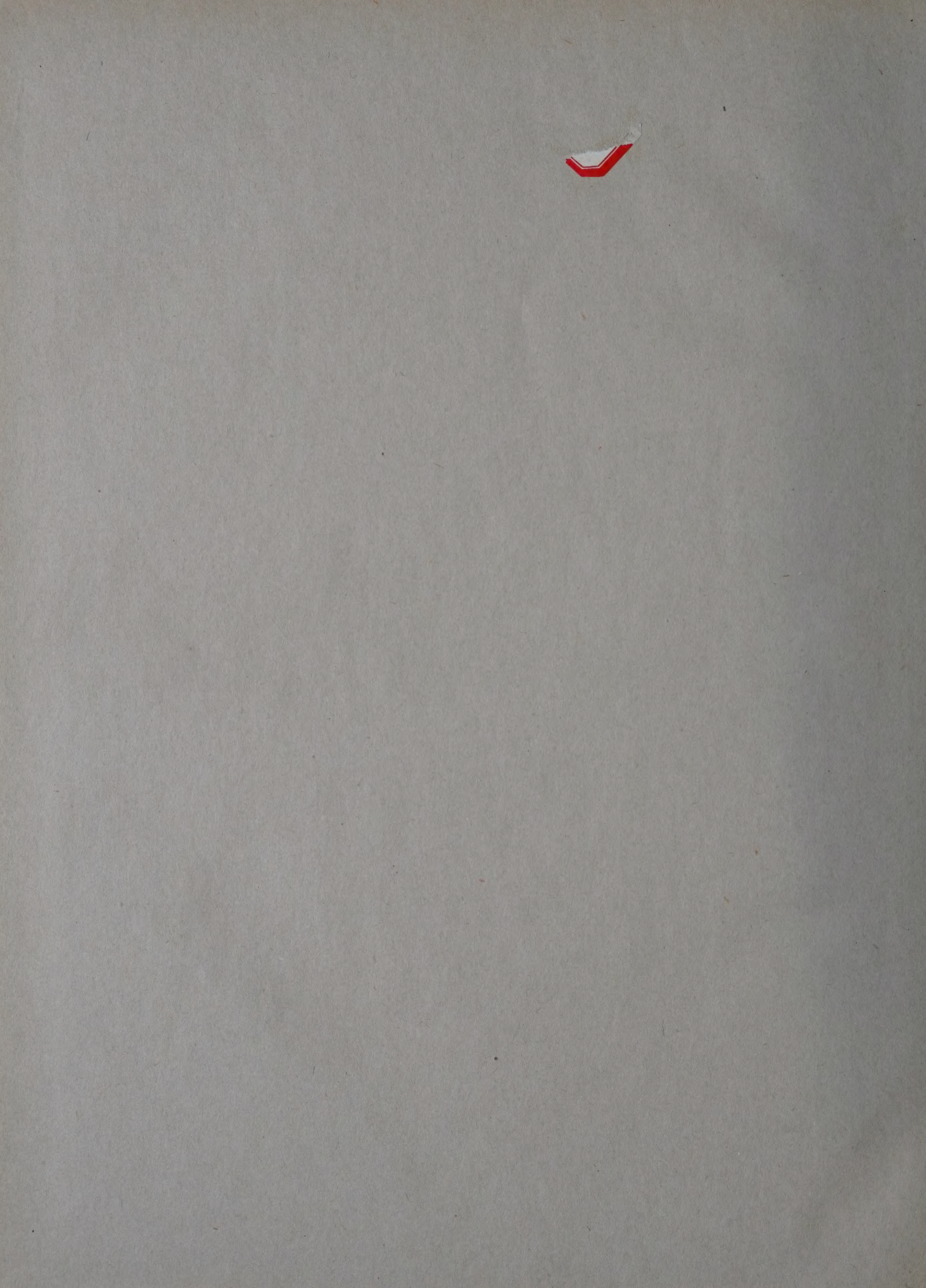


Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 40, Herwartstr 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg: verantw. für die Redaktion: Syndikus Erich Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstraße 3a
Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.












UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507743